ASTON MARTIN V12 VANTAGE ■ MERCEDES CLE COUPE ■ FERRARI ROMA ■ AUDI RS6 GT ■ ASTON MARTIN VANQUISH ■ FERRARI SF90 XX STRADALE ■ AUTOMOVIL Num. 537 1ABRIL 2024

AUTOMOVIL

1.030 CV
320 KM/H

FERRARI SF90
XX STRADALE

PURA PASIÓN

ENLACE AL CANAL
x.com/bynecontelegram

AUDI RS6 AVANT GT
EXTREMO FAMILIAR

537
04/2024
4 €

lanzarotecaliente.com

Hemos venido a jugar

Nuevo T-Cross

En la vida nunca sabes qué te puede tocar: ¿un nuevo viaje?, ¿un nuevo trabajo?, ¿una nueva afición? ¿Qué más da? Tener el nuevo T-Cross en amarillo chillooón ya lo dice todo. ¿Para qué está la vida si no es para jugar?

Juega desde

130€ /mes*

My Way

36 cuotas | 6.453,51 € de entrada
Cuota final en el mes 36 de 19.237,24 €

*Oferta calculada para un Volkswagen T-Cross PA "Más" 1.0 TSI 70 kW (95 CV) 5 vel. **PVP recomendado en Península y Baleares 24.571,04 € (IVA incluido).** Oferta válida para clientes particulares. Crédito mínimo de 16.000 €. Permanencia mínima de 36 meses a través de Volkswagen Financial Services (según condiciones contractuales). Ejemplo **TIN: 7,95 %. Entrada: 6.453,51 €. Importe total del crédito: 19.318,82 €. Comisión de apertura financiada: 3,5 % (653,29 €). Precio financiado: 24.571,04 €. TAE: 9,65 %. La oferta incluye paquete de Mantenimiento durante 4 años (o 60.000 kms, lo que antes suceda) por 399 € y primer año de seguro todo riesgo con franquicia de 300 € por importe de 149 € opcionales y financiados que no están incluidos como gasto en el cálculo de la TAE. Importe de los intereses: 4.598,42 €. 36 cuotas de 130 € y si lo deseas, al cabo de 3 años podrás cambiarlo por otro modelo, devolverlo o quedártelo pagando la cuota final de 19.237,24 € (calculada con 10.000 km anuales). Coste total del crédito: 5.251,71 €. Importe total adeudado: 23.917,24 €. Precio total a plazos: 30.370,75 €.** Sistema de amortización francés. Oferta válida hasta el 31/03/2024. Volkswagen Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH S.E. Gama Nuevo T-Cross consumo combinado WLTP (litros/100km) de 5,6 a 5,9. Emisión CO_2 combinado WLTP (g/km) de 127 a 134. Modelo visualizado: Nuevo T-Cross R-Line con opcionales.

start

SUB

SANCTASANCTÓRUM

Con el espectacular test que hemos realizado en el circuito de Fiorano con el Ferrari SF90 XX Stradale he rememorado la primera vez que estuve allí. Fue para una prueba de toda la gama de Ferrari a finales de los ´90 creo recordar. Has leído bien, para probar toda la gama al completo, sin excepción. Todos sus coches allí aparcados como si nada y todos para nosotros. Para nuestro uso y disfrute sin ningún tipo de limitación. "podéis salir y entrar cuando queráis del circuito", nos dijeron mientras nos enseñaban las instalaciones y un escalofrío me recorría la espalda. Y es que estábamos en el templo de los templos del automovilismo. Incluso te decían a veces que había que salir un momento porque saltaba a pista el F1 para hacer unas pruebas y nadie lo podía ver. Eran otros tiempo. Cuando los equipos podían entrenar lo que querían y la Scudería tenían sus instalaciones a pie de pista de Fiorano. Y eran otros tiempos porque no había tanto protocolo ni restricciones. Había una confianza mutua entre periodistas y fabricantes que llegaba hasta la mismísima Ferrari. Ahora las cosas han cambiado y ya está todo perfectamente medido y la burocracia y el protocolo son los protagonistas. Ya no hay cercanía ni complicidad. Y todo se reduce a meras herramientas de marketing porque se trata de publicitar no de informar.

Y eso lo critico para todas, absolutamente todas, las marcas, no me refiero solo a Ferrari. Lo que sucede es que con esta prueba en Fiorano he visto como nuestro piloto Christian Gebhardt sentía esas sensaciones que recorren por el ambiente de ese templo. Casi oyes el vibrante sonido de los V12 de los F1 y sientes el halo de misterio de Michael Schumacher paseando por sus instalaciones. Cuando entras allí no vas a un circuito sin más, vas a un sanctasanctórum donde hay que arrodillarse. Pero luego encima es que es un circuito precioso, a pesar de lo pequeño qué es. Tiene de todo tipo de curvas y es un trazado perfecto para probar un coche. Y más un superdeportivo como los que tiene Ferrari.

Aunque mi mejor recuerdo lo tengo cuando nos dejaron probar nada menos que el 125S, el primer Ferrari de la historia que lo consiguieron replicar con los planos de la época porque el original no existía. Aquello

"Casi oyes el vibrante sonido de los V12 de los F1 y sientes el halo de misterio de Michael Schumacher paseando por sus instalaciones. Cuando entras allí no vas a un circuito sin más, vas a un sanctasanctórum donde hay que arrodillarse

fue una experiencia inolvidable y más aún cuando meses después esa unidad de precio incalculable "murió" en otro accidente y ya no se volvió a construir otro igual. Soy uno de los pocos afortunados que se pudo subir a esa pieza de colección a la que nunca se puso precio. Yo pregunté en aquel momento cuánto podría valer ese 125S, pero me dijeron que como no estaba en venta su precio era incalculable. "Cuando algo lo quieres vender, acaba teniendo un precio, pero si no tienes intención, no hay dinero qué valga" fueron sus palabras. Así que me quedé sin saber cuanto podría haber llegado a costar una pieza tan exclusiva como el primer Ferrari de la historia. Lo que sí tengo claro es que con etiqueta de precio o sin ella, este es el coche más exclusivo en el que me he subido nunca.

Y es que esta es una pregunta recurrente a la que tengo que contestar habitualmente: "¿Cuál es el coche más caro o potente o exclusivo al que te has subido?" y todo el mundo espera que diga el Bugatti Veyron que tuve la suerte de probar o algún Aston Martin o alguno de los coches de carreras del DTM, etc. Sin embargo cuando digo el 125S de Ferrari, muchos se quedan ojoplá-ticos porque ni siquiera saben de qué coche les estoy hablando. Y es que no hay mucha cultura automovilística, pero lo que siempre hay es morbo por ponerle cifras a todo lo que nos rodea, y cuanto más caro, parece que todo es mejor. Pero para mí precisamente lo que no se puede pagar con dinero es lo que convierte a algo en exclusivo. Y entrar en Fiorano es una de esas sensaciones que no se pueden pagar con dinero.

JUAN IGNACIO EGUIARA
Director
jieguiara@mpib.es
@jieguiara

SUMARIO

06
Audi RS6 Avant GT
Los sueños mejor en familia.

26
Mercedes CLE Coupé
La firma de la estrella siempre en todos los frentes, incluido los coupés de lujo.

32
Mercedes Clase E All-terrain
Se atreve con todo: desde la comodidad al lujo hasta su entrada en los territorios más peligrosos.

36
Toyota Yaris
La versión 130H llega para hacer más grande al popular modelo nipón.

40
VW Touareg
Siempre en la brecha. Sus aptitudes siguen asombrando.

44
Seres 5
Los coches chinos inundan el mercado también en el intento de representación.

> ¿Y los taludes de nieve? "Pueden ser tus amigos o tus enemigos. Esta semana han sido mis amigos. Les pagué bien".
>
> Esapekka Lappi (Rallye Suecia) pág. 104

SECCIONES

16 Good News 537
22 República volante
80 La cara oscura
100 Pit Lane
106 Power Stage
114 Próximo número
115 Suscripciones

46
Ferrari SF90 XX Stradale
Un coche de circuito preparado para salir a la calle. Ferrari sabe cómo hacerlo.

60
Ferrari Roma
Prueba a fondo con uno de los pura sangre más atractivos de la cuadra de Maranello.

70
Aston Martin V12 Vantage
El último de su especie. Game Over.

84
Fórmula 1: Previo y arranque temporada
Analizamos el campeonato. Pocas novedades pero las ilusiones en todo lo alto.

102
WRC: Suecia
Lappi da la segunda victoria a Hyundai en un arranque esperanzador para los coreanos.

110
Fat Ice Race
La reunión de amigos Porsche en Zell Am See. AUTOMÓVIL protagonista

EDICIÓN LIMITADA

AUDI RS6 AVANT GT

RECREACIÓN DE UN MITO; HOMENAJE A LOS ÉXITOS DE AUDI EN RALLYES, PIKES PEAK Y CIRCUITOS; SUPERIOR POR POTENCIA, 630 CV, UNIDADES DISPONIBLES, 660 Y PRECIO, 266.750 EUROS EN ESPAÑA, EL AUDI RS6 AVANT GT ES POR DERECHO PROPIO PROTAGONISTA DE NUESTRA SECCIÓN EDICIÓN LIMITADA.

Texto: Óscar Díaz. Fotos: Automóvil.

AUDI RS6 AVANT GT

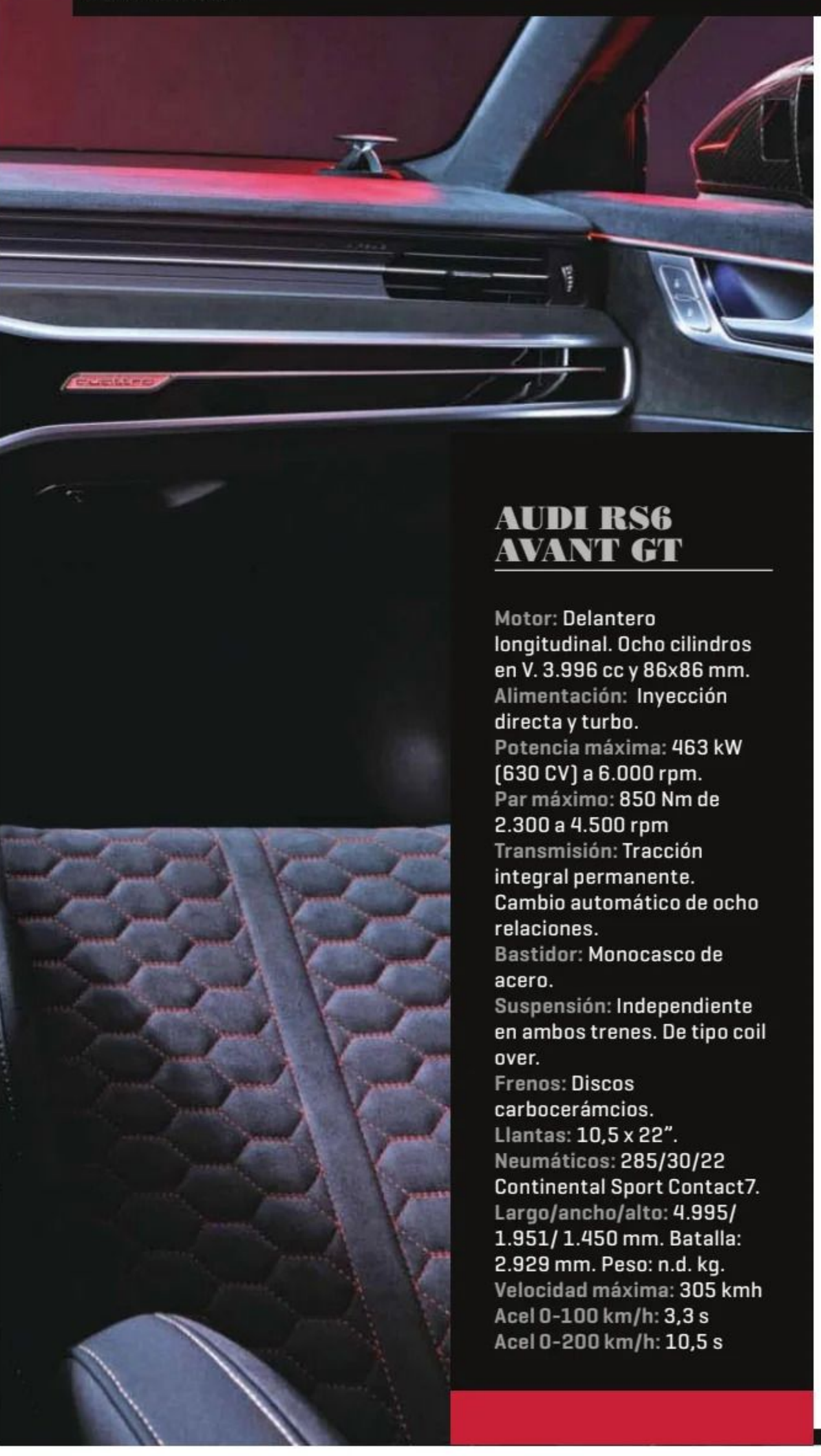
P

Protagonista de sueños de exclusividad; de una época —la de la máxima deportividad y los motores de combustión— cuyo fin asoma en el horizonte; elemento de inversión del que sólo se construirán 660 unidades; recreación de un mito como el Audi 90 IMSA; optimización máxima del potencial de una marca para aumentar la distinción y efectividad de un coche tan impresionante como el Audi RS6, el RS6 Avant GT se descubre como una criatura excepcional por sus cuatro costados. Un vehículo tan distintivo que será difícil poder conducirlo y vivir parte de lo que es capaz en una toma de contacto, pero en AUTOMÓVIL no nos damos por vencidos y quién sabe si eso podría llegar a darse. De momento, a modo de aperitivo, pudimos escuchar su motor, charlar con los técnicos, observarlo de cerca por dentro y por fuera y hacernos una idea de qué puede llegar a ser este RS6 Avant Performance mejorado. Estamos seguros de que los 660 elegidos que vayan a tenerlo en su garaje, 10 de ellos en España, que inviertan más de un cuarto de millón de euros en un RS6 GT no se van a arrepentir.

La historia del RS6 Avant GT comienza hace años, concretamente en el proyecto RS6 GTO concept de 2020 por el que doce aprendices en prácticas trabajaron codo con codo con Audi Design hasta crear una propuesta espectacular, que rindiese homenaje a la tradición de Audi Sport y a los cuarenta años de Audi Sport. Su exhibición, en una súper exclusiva reunión en Mónaco a principios de verano de 2023, no fue sino un «calentamiento de motores» ante lo que vendría después: el anuncio del lanzamiento de una serie súper especial en su concepto, en su decoración y en su ejecución que puede traducirse tanto en un coche

AUDI RS6 AVANT GT

EL COMPONENTE FAMILIAR SE VE EN UNAS PLAZAS TRASERAS AMPLIAS, SELECCIÓN DE LA TEMPERATURA Y UN MALETERO DE 585 L.



AUDI RS6 AVANT GT

Motor: Delantero longitudinal. Ocho cilindros en V. 3.996 cc y 86x86 mm.
Alimentación: Inyección directa y turbo.
Potencia máxima: 463 kW (630 CV) a 6.000 rpm.
Par máximo: 850 Nm de 2.300 a 4.500 rpm
Transmisión: Tracción integral permanente. Cambio automático de ocho relaciones.
Bastidor: Monocasco de acero.
Suspensión: Independiente en ambos trenes. De tipo coil over.
Frenos: Discos carbocerámcios.
Llantas: 10,5 x 22".
Neumáticos: 285/30/22 Continental Sport Contact7.
Largo/ancho/alto: 4.995/ 1.951/ 1.450 mm. Batalla: 2.929 mm. Peso: n.d. kg.
Velocidad máxima: 305 kmh
Acel 0-100 km/h: 3,3 s
Acel 0-200 km/h: 10,5 s

de colección para ser disfrutado al volante como toda una inversión ya que sin duda en pocos años se convertirá en una joya, máxime si tenemos en cuenta la transición anunciada por Audi hacia la movilidad en clave de emisiones cero.

Pero, hoy, afortunadamente, aún podemos disfrutar de los motores de combustión, en este caso impulsando un ejercicio de mejora de una base tan alucinante como el Audi RS6 Avant. De hecho, inicia su vida junto a ellos, en Neckarlsum, donde se realizan los trabajos de carrocería y pintura y termina su fabricación en un sistema mucho más artesanal en la planta de Bölllinger Höfe, donde también se fabrican los R8 y e-tron GT. Allí, un grupo de siete trabajadores minuciosamente seleccionados y agrupados en tres estaciones de trabajo terminan de ensamblar esta súper exclusiva edición limitada. A lo largo de un día, los elementos definitorios del GT, y no son pocos, son instalados manualmente. Para empezar, capó, aletas y taloneras son sustituidos por unos específicos de fibra de carbono. También son nuevos el extractor aerodinámico trasero, impresionante; el alerón trasero de dos planos —con una función más decorativa que efectiva ya que aporta una carga muy semejante a alta velocidad que el alerón de los RS6 Avant GT— y la parrilla delantera, con un faldón delantero impactante. De hecho es fácil verte absorto contemplando los detalles y pensar en cómo puede influir cada uno de ellos en el rendimiento: como las aperturas en los pasos de rueda que deben canalizar el aire hacia los neumáticos —y los frenos, aunque con discos carbocerámicos de serie pueden no nece-

SÓLO SE FABRICARÁN 660 AUDI RS6 AVANT GT

AUDI RS6 AVANT GT

EL AUDI RS6 AVANT GT SE DESCUBRE COMO UNA CRIATURA EXCEPCIONAL

sitar tanta refrigeración como las ruedas—, cómo los laterales deben permitir fluir el aire y cómo el techo presenta un aspecto más limpio. Sí. De serie el RS6 Avant GT no incorpora los clásicos raíles de techo tan característicos de los grandes familiares deportivos de Audi, eso sí Audi España ha conseguido incluirlos como equipamiento opcional para las 10 unidades destinadas a nuestro mercado, con números de serie de 600 a 609.

También en el interior han dado uno o varios giros de tuerca para conseguir un efecto incluso más diferenciador. El carbono es abundante, en los paneles de revestimiento y especialmente en los asientos. Los delanteros son unos espectaculares bacquets recubiertos de cuero y con pespuntes específicos en rojo. Los anagramas GT aparecen aquí y allí y una placa identificativa tras el selector del cambio identifica su número de serie dentro de la serie limitada. Pocos detalles se echan en falta, quizá un cinturón de cinco puntos que complementase al convencional, pero sólo por buscar algún pero, más de forma que de fondo en realidad ya que a efectos prácticos, en el día a día, siempre será más cómodo y sólo en un uso híper exigente podríamos necesitarlo.

Y es que el RS6 Avant GT puede ser abrumador, tanto como el RS Avant performance, puesto que es esa mecánica la que emplea. De ahí el aumento de potencia y prestaciones respecto de los «simples» RS6 Avant. Son 30 CV adicionales y una profunda revisión en la gestión electrónica del cambio y de los diferenciales que caracteriza una transmisión inmediata de todo el potencial dinámico: 630 CV y 850 Nm nada menos. Y es que el diferencial central puede modificar el reparto inicial 40:60% hasta un 70:30% al eje delantero o enviar al trasero hasta un 85% del par de modo casi inmediato cuando se da esa necesidad. Su complemento es un ajuste específico del diferencial trasero en clave de mejora de agilidad y mayor protagonismo en el modo Dynamic.

Adicionalmente, en el RS6 Avant se ha dado prioridad a una suspensión ajustable manualmente de tipo Coil Over, semejante a la que también equipa el RS4. Ésta es de serie en el mercado español si bien bajo elección personal podría darse tanto con la neumática que equipa el RS6

LAS LLANTAS DE 22" Y LOS ASIENTOS SON INEQUÍVOCAS Y EXCLUSIVAS DE ESTA SERIE LIMITADA.

AUDI RS6 AVANT GT

Avant como la DRC, ambas con firmeza regulable automáticamente ligada a los diferentes modos de conducción. En cambio, la Coil Over requiere de una mayor participación activa por parte del conductor, o de su mecánico, que será quien ajuste los parámetros de altura de carrocería —partiendo de una 10 mm más baja que en el RS6 Avant puede llegarse a una específica de circuito y desaconsejada para el uso en carretera abierta—, compresión y rebote del amortiguador. Estas maniobras requieren de la utilización de un utillaje específico incorporado y del uso de un elevador para poder acceder a los puntos de ajuste. Sus combinaciones de reglaje son siempre personales, si bien Audi aconseja una serie de combinaciones como más adecuadas para determinados escenarios que se lo puedan poner más fácil a los menos avezados en cuanto a ajuste de suspensiones. Su función se ve asistida por unas estabilizadoras más rígidas que en el RS6 de serie (un 30% delante y un 80% detrás) que reducen hasta prácticamente el límite el balanceo de la carrocería en la mayoría de las situaciones.

Son detalles que hacen de un automóvil capaz de agotar los adjetivos como es el Audi RS6 Avant a uno que obliga a inventar otros nuevos que puedan definir sus prestaciones. No en vano rebaja 1,5 s la aceleración de 0 a 200 km/h parando el cronómetro en 10,5 s, su velocidad máxima sube hasta los 305 km/h y como puede imaginarse del trabajo en el chasis puede dar mucho más que satisfacciones, dando una nueva dimensión al término conducción deportiva. Eso sí, también es exclusivo no sólo en cuanto a unidades que se fabricarán sino también en coste, ya que los 266.750 € de precio de salida suponen nada menos que un incremento de 114.980 euros respecto de un RS6, lo que equivaldría a, por ejemplo, añadir un Porsche Cayman GTS, un Audi A8 50 TDI o sacrilegios del tipo un SUV como el Q7 ¡o un eléctrico por mucho que éste fuese un e-tron GT 60 quattro! Eso sí. Ninguno de ellos alcanzaría las cotas de exclusividad de nuestro protagonista, un automóvil que puede ser calificado como elemento de inversión, joya o, simplemente, ejercicio de poderío.

Conclusión

Pocas veces eres consciente de estar ante un coche con el que difícilmente te encontrarás en la carretera. Su precio y número de unidades que se fabriquen a lo largo de año y medio le convierten en algo tan excepcional como su representatividad, su poderío mecánico y capacidad de evocación que puede sugerir. Pocas maneras mejores pueden imaginarse para conmemorar los 40 años de trayectoria de Audi Sport.

ABARTH 695 75° ANNIVERSARIO

El 31 de marzo Abarth cumplirá 75 años de historia y la marca lo celebra con una edición especial para 1.368 afortunados de tal manera que rinde así homenaje a su conocido motor 1.4 T-Jet, con una referencia simbólica a la cilindrada del motor: 1.368 cc.

Gracias a su turbocompresor Garrett GT 1446 rinde 180 CV de potencia y un par motor de 250 Nm a 3.000 rpm. La velocidad máxima es de 225 km/h, y acelera de 0 a 100 km/h en sólo 6,7 segundos. El escape incorpora el Record Monza con válvula activa. También está equipada con amortiguadores Koni FSD en ambos ejes.

Estéticamente por primera vez, un escorpión cubre todo el techo y resalta sobre la librea negra total gracias al contraste con su cuerpo dorado.

La leyenda de la Marca del Escorpión comenzó el 31 de marzo de 1949, cuando Carlo Abarth (1908-1979) fundó Abarth & C. con el piloto Guido Scagliarini y lanzó una auténtica leyenda de estilo y prestaciones. Su primer coche, el 204 A derivado del Fiat 1100, permitió a Tazio Nuvolari ganar su última carrera en 1950.

MOLINILLO DEL LEÓN

La tradición de Peugeot haciendo molinillos de sal y pimienta viene desde 1874. Los nuevos molinillos eléctricos destacan por un diseño compacto y contemporáneo, con una superficie de aluminio estriado para un manejo óptimo, y una tecnología 100% eléctrica alimentada por una batería de iones de litio. Disponibles en el set Duo (169,90 euros) o por separado (89,90 euros), tanto la versión original de los molinillos eléctricos PEUGEOT como la edición limitada Look Black pueden adquirirse en la web www.peugeot-saveurs.com.

PRECIO IONIQ N

Después de la sorpresa del lanzamiento de la versión deportiva N con el modelo eléctrico Ioniq 5, pues ya tenemos el precio disponible. Nada menos que 78.000 euros para llevarnos a casa el primer Ioniq de la familia N y con nada menos que 650 CV que le permiten anunciar unas prestaciones de primer nivel: 3,4 segundos en el 0 a 100 km/h y una velocidad máxima de 260 km/h. Cuenta con dos motores eléctricos, uno por eje, lo que le permite tener un modo drift.

MERCEDES MARCO POLO

40 AÑOS DE AVENTURAS

El primer Mercedes-Benz Marco Polo se estrenó en 1984 utilizando la furgoneta "Bremer Transporter" como base para su transformación. Sus rasgos característicos: El capó rechoncho, la pintura beige Bahama y el interior beige-marrón, que se consideraba un "imprescindible" para los campistas más exigentes de la época. Como el vehículo base T1 se produjo inicialmente en Bremen, fue apodado el "Bremer Transporter". Con una altura de 2,97 metros, el primer Marco Polo era un espectáculo imponente. En 1988 se le realizó una actualización.

El concepto básico de vida del Marco Polo ha permanecido inalterado desde la primera generación. Todavía incluye una cama en el techo, una combinación de asiento banco / litera en la parte trasera, asientos giratorios para el conductor y el pasajero delantero, una cocina con fregadero, nevera, así como módulos de armarios y cajones.

Desde 2015, el Marco Polo se presenta en su forma actual basada en el Clase V. La cuarta generación del Marco Polo, basada en el monovolumen Clase V, estableció nuevos estándares en términos de estética y confort.

CITROEN Y CRUZ ROJA

UN AMI PARA SALVAR VIDAS

Dos unidades del Citroën My Ami, cedidas por Citroën España, se incorporan a la flota de Cruz Roja España en la Comunidad de Madrid. Estarán disponibles en las diferentes sedes de esta organización en la región madrileña y participarán en todo tipo de acciones, desde la promoción de iniciativas como el Sorteo del Oro o el Día de la Banderita o diferentes campañas de sensibilización hasta misiones de soporte logístico en servicios de prevención.

GOOD NEWS

MÁS POTENCIA PARA FINAL DE AÑO

CUPRA BORN VZ

Las versiones VZ en Cupra son las más potentes y deportivas. Ahora le llega el turno al Born, su SUV compacto 100% eléctrico. Cuenta con un motor de 326 CV que le permite anunciar un 0 a 100 km/h en 5,4 segundos y una velocidad punta de 200 km/h (respecto al e-boost es 1 s. y 40 km/h más rápido). Exteriormente monta unos diseños de llantas de 20" así como colores de carrocerías específicos, mientras en el interior asientos más envolventes y detalles más deportivos. En el chasis se montan nuevos muelles y amortiguadores, mientras los frenos cuentan con más mordiente en el eje trasero. Todo ello sin perder autonomía, ya que la batería aumenta su capacidad en 2 kWh y ahora pasa a ser de 79 kWh, lo que permite hacer 570 km de autonomía. Todavía no se conoce precio porque llegará en el tercer trimestre del año.

LITROS X KILOS

SUZUKI SOLIDARIA

Un año más Suzuki ha celebrado su prueba solidaria Litros x Kilos, cuyo objetivo es recaudar la mayor cantidad de alimentos para donarlos a la Fundación Banco de Alimentos de Madrid. En esta novena edición, celebrada hace unos días se recaudaron 3,2 toneladas más que irán destinados a familias necesitadas. En sus nueve ediciones ha donado ya más de 35 toneladas.

NUEVO TOURNEO COURIER

ESPACIO INTERIOR GRANDE Y FLEXIBLE

199 €/mes

Entrada: 8.995€
Cuota final: 12.111€

Ford | ACERCANDO EL MAÑANA

Gama Ford Tourneo Courier sin opciones: Consumo WLTP ciclo mixto de 6,6 a 7,3 l/100km. Emisiones de CO2 WLTP de 150 a 167 g/km, medidas conforme a la normativa vigente. Las emisiones de CO_2 pueden variar en función del equipamiento seleccionado.
Tourneo Courier Trend 1.0L EcoBoost 125 cv Manual. La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp., dtos. promocionales, aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E., aplazado mín. 9.000€ y permanencia mín. 25 meses. Oferta de MultiOpción de FCE Bank plc S.E. a 49 meses y 15.000 kms/año. **Precio Final Financiando 24.623,61€. Importe total del crédito 15.628,61€. Importe de los intereses y Coste Total del Crédito 6.034,39€. Comisión de apertura 0€. TIN 10,6%. TAE 11,13%. Importe total adeudado 21.663€. Precio total a plazos 30.658€. Precio de adquisición al contado 25.086,52€.** Sistema de amortización francés. La oferta incluye Ford Protect a 5 años o 100.000km (lo que antes suceda), con garantía comercial adicional extendida, sujeto a los términos y condiciones aplicables al contrato ofrecido por Ford España S.L.. Operación sujeta a valoración crediticia. Oferta aplicable a unidades pedidas en el mes. La versión visualizada del vehículo puede no coincidir con la ofertada. Válido en Pen. y Bal. hasta el 30/04/24. No compatible con otros dtos.

IMPACTO

INTENTO DE RÉCORD DE PORSCHE EN BICI

¿Sabías que Porsche ayudó a intentar batir un récord de velocidad en bici? A finales de la década de los setenta, Jean-Claude Rude quería convertirse en el ciclista más rápido del mundo: 240 km/h era la velocidad que el francés intentaba alcanzar al rebufo de un Porsche 935 Turbo.

Para ello, el ciclista contacto con su compatriota francés Henri Pescarolo, una leyenda de Le Mans que puso a su servició sus conocimientos y experiencia. Y lo más importante, un 935 Turbo de 800 caballos de potencia, del equipo Martini Racing, con un ingenioso diseño del techo, especialmente hecho para el intento de la consecución del récord. Era exactamente el vehículo adecuado para marcar el paso en la obtención de este récord mundial. Una pantalla trapezoidal se extendía por la parte posterior del Porsche para garantizar el máximo rebufo. Incluso con esta estructura adicional, el Porsche 935 tenía potencia suficiente para alcanzar la velocidad deseada.

Un rodillo a lo largo del parachoques permitía que la rueda delantera de la bicicleta de Jean-Claude Rude se 'pegara' efectivamente a la parte trasera del Porsche 935, asegurando que se mantuviera en la estela. La bicicleta utilizada tampoco era un modelo ordinario. El plato delantero tenía casi la misma circunferencia que la propia rueda, mientras que el piñón de la rueda trasera tenía solo unos dos centímetros de diámetro. La bicicleta tenía una relación de transmisión excepcionalmente grande: Rude cubría una distancia de 27 metros con una sola vuelta del plato. Sin embargo, esto también significaba que, para empezar, la bicicleta debía ser empujada por una motocicleta.

Al final, cuando habían superado los 150 km/h, se desprendió el tubular y perdió el control. Afortunadamente no le pasó nada al ciclista, pero se acabó la aventura.

Foto: Porsche

ÁLVARO COUSO TOMÁS
Historiador Iconoclasta

UNA MAÑANA DE CINE

Esperaba en el Paseo de Gracia, sentado en el coche delante de la Casa Milà, La Pedrera de Gaudí, temprano, aún sin abrir los comercios y sin más sonido que el de los camiones barriendo la aceras, lo vi aproximarse al coche, con ojos azules como el resto de la familia, y pensé que la casualidad hizo que las dos veces que nos vimos anteriormente el llevara puestas unas Ray-Ban de piloto de caza, muy a lo Top Gun.

Nos pusimos dirección a casa de un amigo para presentárselo y así poder ver una vez más su colección de coches, confieso que me gusta pasear entre colecciones privadas y soñar que conduzco esos coches dirección Mónaco, lo mucho que le gusta y lo que influye la ciudad en las personas, le comenté que me hubiera gustado venir con mi viejo 911 del 77 pero debido a las restricciones lo tenía difícil para acceder al centro de la ciudad y tras eso la deriva anunciada a la asquerosa política, culpable en este caso, el preguntaba con la lógica de un extranjero que en su ciudad ve como conviven clásicos y modernos. Por nuestra edad enseguida afloraron los años 80 y con añoranza hablábamos de aquellos coches y aquellas películas, y ahí nos quedamos en las películas. Ya no hablamos de otra cosa que no fuera nuestro querido séptimo arte.

Allí en nuestra "pompa" de los -Goonies Never Say Die- fueron apareciendo diversas películas, influenciados de manera paralela en distintos puntos del globo por las mismas cosas que vemos, incluso de manera mágica por las mismas secuencias, iconos en común como Tarantino dan para muchos kilómetros de charla.

"A mi padre también le encantaba el cine, el western era de sus favoritos" me comentó donde rápidamente le dije con orgullo que muchas de las películas de las que hablábamos estaban grabadas en España, enseguida nos dimos cuenta que el cine de aventuras era una de nuestros favoritos " y Los Tres Mosqueteros, otra de sus preferidas", !pues claro¡, eso de colgarse de una lampara de araña empuñando una espada y un gran sombrero es de lo mejor que se puede hacer, le contesté mientras nos reíamos de la situación imaginándonos la escena.

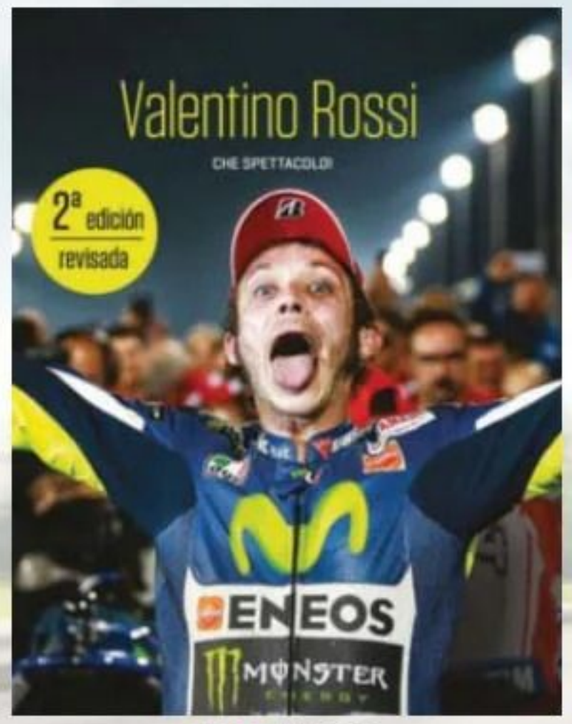
Al final nos dio tiempo a visitar las colecciones de un par de amigos donde nos nutrimos de mucho café y nos rodeamos de auténticas joyas del asfalto, incluyendo de dos ruedas para éxtasis de un alma que es adicta a la adrenalina como él, mirando las formas de los nuevos tiempos y las formas de los viejos, el mundo de la velocidad es bello por naturaleza, incluso allí imaginamos tomas cinematográficas del lugar y la situación para llevar a lo máximo esa pasión por el cine que se va llenando de conocimiento cuando lo compartes.

Volvimos al coche preguntándonos cual era nuestra película favorita de Tarantino, contesté antes que el diciéndole que en mi ranking han ido variando de posición pero desde hace algún tiempo en el primer puesto está Érase una vez en Hollywood y me contestó lo que le iba a argumentar, que siempre encuentras algo nuevo en la película por muchas veces que la visiones, aglutinando arte, incluso en la última escena sale un coche diseñado por su padre.

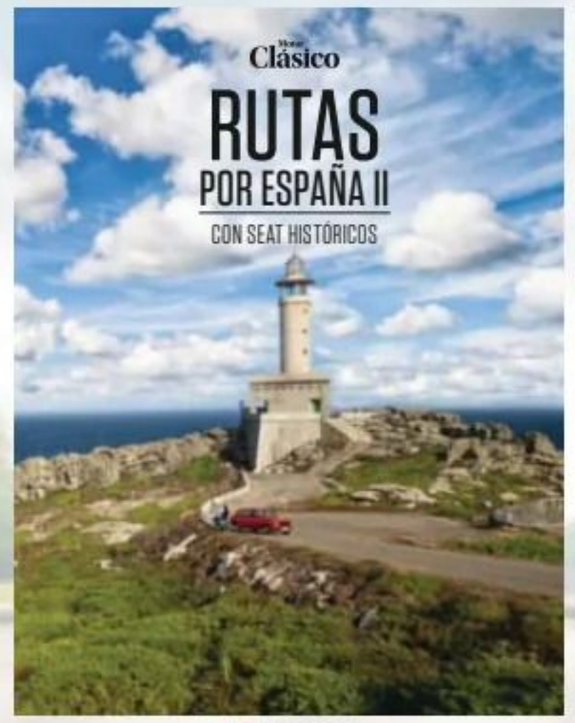
Y pasados unos kilómetros de conversación al más puro estilo Antonio Gasset en días de cine llegamos a nuestro último destino, la fábrica de automóviles de Martorell, se bajó del coche y en la garita de la entrada le preguntaron por su nombre para acceder, el contestó que M. Porsche y le abrieron la valla, allí nos despedimos levantando el puño, sin radiocasete pero con el mismo estilo que John Cusack en Say Anything.

> "Nos pusimos dirección a casa de un amigo para presentárselo y así poder ver una vez más su colección de coches, confieso que me gusta pasear entre colecciones privadas y soñar que conduzco esos coches dirección Mónaco"

COMPLETA TU BIBLIOTECA CON LOS MEJORES LIBROS DEL MUNDO DEL MOTOR



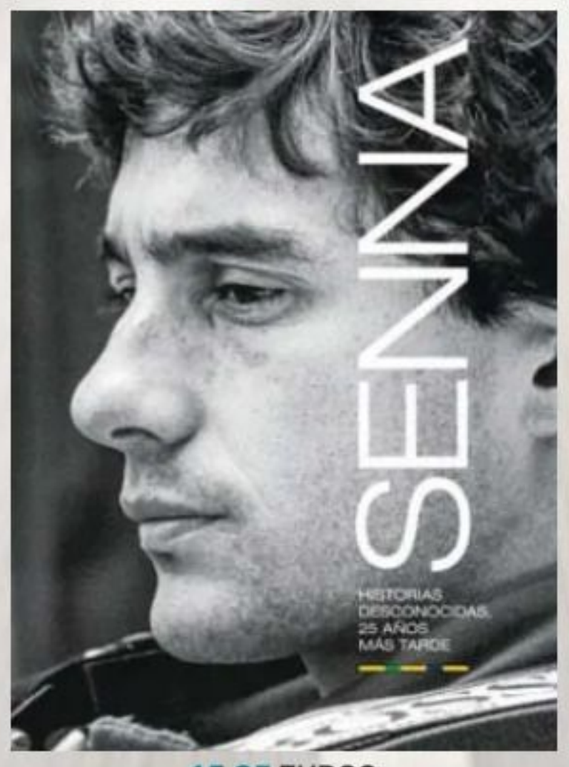
19,95 EUROS



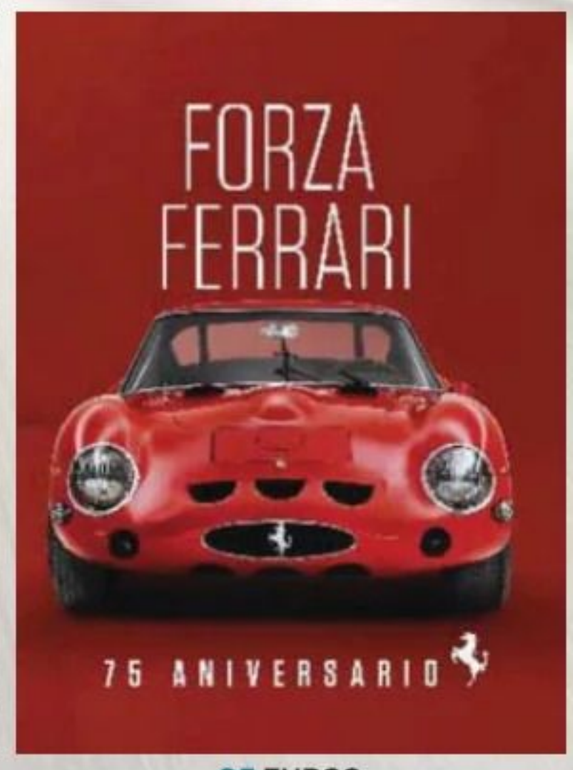
18 EUROS

18 EUROS

14,95 EUROS



15,95 EUROS



25 EUROS

¡CÓMPRALOS YA!

Y MUCHOS MÁS TÍTULOS PARA ELEGIR EN

91 060 44 83
Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y agosto de 8:00 a 15:00 h.

- suscripciones.sportlifeiberica.es
- suscripciones@slib.es

Precios válidos para España para formato en papel.

Disponibles también en

Disponible en el App Store

DISPONIBLE EN Google play

VOLKSWAGEN T-CROSS

CAMBIA LO MEJORABLE, MANTIENE LA ESENCIA

Magnífico en cuanto a funcionalidad, con elementos como la banqueta trasera deslizante en 14 cm o el respaldo del pasajero abatible hacia delante para formar una superficie plana de 2,4 m en conjunción con el maletero, al VW T-Cross se le podía criticar en haber sido rebasado en cuanto a percepción de modernidad y calidad por parte de sus numerosos rivales, y a una imagen un tanto más gastada, aunque no en cuanto a funcionamiento de sus propuestas mecánicas, siempre de gasolina con un motor tricilíndrico de 1 l disponible en versiones de 95 y 115 CV y como tope de gama el TSI 1.5 con desconexión selectiva de cilindros y turbo de geometría variable, entre otros elementos.

Estos argumentos mecánicos se mantiene inalterada, justo lo contrario que el frontal, con unos paragolpes renovados, más envolventes y modernos, unos grupos ópticos en los que la iluminación matricial iQ.Light aporta una innovación en la categoría que va más allá de la estética de su franja horizontal iluminada.

Es nueva, y pasa a ser un elemento de serie, la instrumentación digital, de 8 pulgadas en los acabados menos sofisticados y 10 en los superiores y un paso adelante en conectividad, inalámbrica a partir de ahora mejorando la sensación de modernidad. Asimismo se han introducido nuevos revestimientos y tapicerías que limitan el aspecto pobretón que podía tener.

Tras esta actualización, la gama T-Cross se constituye como un elemento de referencia en una categoría muy poblada y en la que rivales como el Renault Captur/ Mitsubishi ASX, Kia Stonic o Hyundai Bayon, pueden ponerle en dificultades especialmente en la mente de quienes valoren la etiqueta Eco de la DGT por encima de su utilidad real en clave de consumos. La gama de precio, iniciada en 23.970 € y rematada en 33.840 le sitúa como un elemento aspiracional alternativo a un compacto convencional.

PRECIO: 33.840 €

MOTOR

Disposición: Delantero transversal.
Cilindrada: 1.498.
Alimentación: Inyección directa, ciclo Miller, turbo de geometría variable.
Compresión: 10,5:1.
Potencia máxima: 150 CV.
Par máximo: 25,5 mkg.

TRANSMISIÓN

Tracción delantera. Caja automática DSG de 7 relaciones.

BASTIDOR

Suspensión: Delantera independiente, trasera de rueda tirada por eje torsional.
Dirección: Eléctrica, cremallera.
Frenos: Discos ventilados/ discos macizos.
Neumáticos: 205/55 R17.

COTAS

Largo/ancho/alto: 4.127/ 1.760/ 1.573 mm.
Batalla: 2.551 mm.
Vías: 1.536/ 1.516 mm.
Peso: 1.326 kg.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 200 km/h.
Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,4 s.
Consumo medio: 5,9 l/100 km

LANCIA YPSILON

VUELVE LA MARCA LEGENDARIA

Ya podemos hacer pedidos del primer modelos de un plan estratégico de tres modelos que Lancia tiene previsto para relanzar una marca legendaria como pocas. Y lo hace con el Ypsilon, recuperando este nombre de aquel utilitario que ahora será completamente eléctrico como todos los modelos que nazcan a partir de ahora en esta renovada marca y que en su Grupo Stellantis será atribuible a partir de 2026 para todas sus marcas.

Este nuevo Ypsilon mide 4 metros con un peso contenidos de 1.584 kg y un equipo de baterías de 51 kWh lo que lo convierte en el mejor de su clase en el segmento con una autonomía de hasta 403 km en el ciclo combinado WLTP. Permite una carga rápida en 24 minutos (del 20% al 80%) o suficiente para 100 km en 10 minutos. El consumo de combustible del coche se sitúa entre 14,3 y 14,6 kWh cada 100 km. El motor eléctrico ofrece 156 CV/115 kW.

El lanzamiento es con una edición limitada llamada Cassina, en honor a una empresa italiana de diseño industrial, con 1906 unidades para Italia y que tendrá una financiación de 200 € al mes, que incluye la solución de carga doméstica Easy Wallbox y 3 años/30.000 km de garantía. Anticipo de 9.800 € + 35 cuotas de 200 € cada una. Última cuota de 22.854 €.

MCLAREN ARTURA SPIDER

EL HÍBRIDO ABIERTO

El Artura ya tiene su versión descapotable y será el primer híbrido de esas características de McLaren. Llega además con más potencia y prestaciones que también se aplicarán al coupé desde ahora.

La cadena cinemática compuesta por el motor de combustión V6 de 3,0 litros y el motor eléctrico producen ahora una potencia combinada de 700 CV, con una potencia específica de 200 CV/litro. El motor eléctrico está alimentado por un paquete de baterías compuesto por cinco módulos de iones de litio, que ofrecen una capacidad de energía utilizable de 7,4 kWh y una autonomía EV aumentada de 33 km (21 millas).

Por lo que respecta al precio, el Artura Spider se comercializa en España a partir de 273.800 euros para la versión de serie.

CONTACTO

MERCEDES CLE COUPE

MERCEDES HA DECICIDO DARLE IDENTIDA PROPIA EL ANTERIOR COUPÉ INTEGRADO EN LA CLASE E. AHORA CON SU PROPIA GAMA —CABRIO INCLUIDO—, Y AUNQUE DERIVADO NUEVAMENTE DE LA CLASE C Y E, EL CLE MAGNIFICA EL PLACER DE CONDUCIR Y VIAJAR POR PURO REGUSTO PERSONAL.

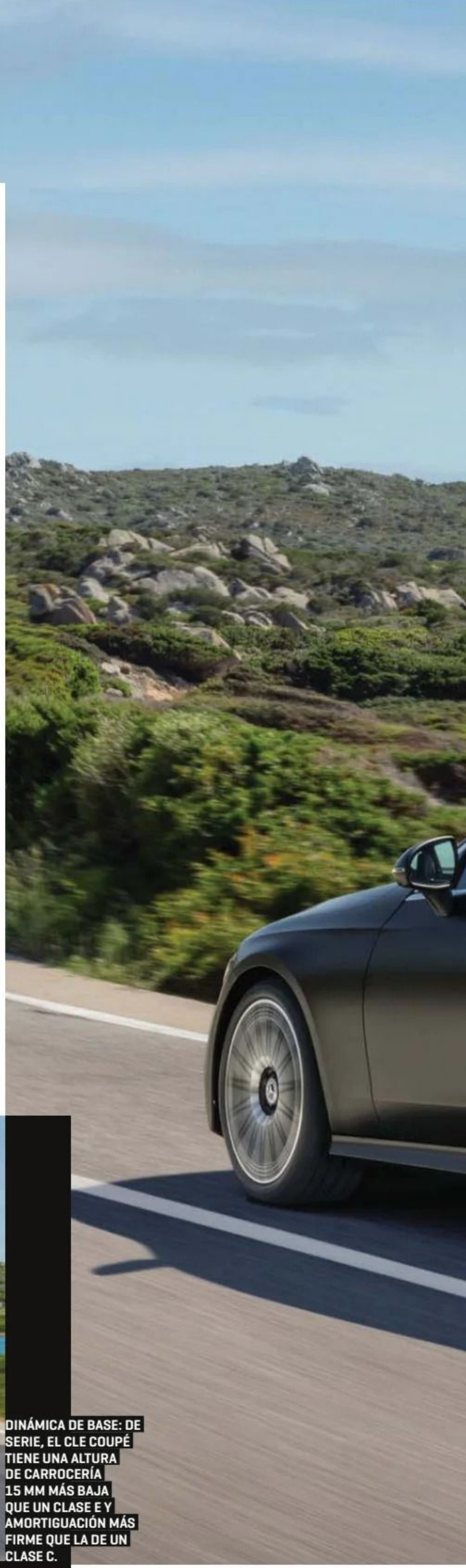
Texto: **Raúl Roncero.** Fotos: **Mercedes**

MERCEDES CLE COUPÉ 220D

Si metes en la coctelera un C y un E con la intención de hacer un verdadero coupé de dos puertas, el CLE es el resultado. Es el modelo que en realidad reemplaza E Coupé de la anterior generación, ahora con identidad propia y también un Cabrio en la saga. Tiene arquitectura compartida con aquellos aunque en realidad tienes más semejanzas con un C: sus interiores, por ejemplo, son prácticamente iguales —sólo los asientos son, obviamente, específicos— en lugar de emplear el impresionante ecosistema del Clase E, aunque en realidad las calidades, la atención al detalle y las posibilidades de personalización dan sobradamente la talla.

Inicialmente, el Mercedes CLE contará con tres motorizaciones: un CLE 200 de gasolina —motor Ciclo Miller— con 204 CV, el ya citado 220d de 197 CV y un 300 4Matic de 258 CV. En la gama AMG ya dispone de un 53 4Matic+ de 449 CV. Más adelante comenzará a venderse un 450 4Matic con el motor de seis cilindros y 381 CV, además de versiones híbridas enchufables, aunque éstas no estarán disponibles en el Cabrio. Si algo tiene que mejorar la marca para integrar esta tecnología en sus coches en no perder tanta capacidad de maletero, aunque no es la principal razón por la que los PHEV no se combinarán con los CLE Cabrio, sino la baja demanda.

PRÓXIMAMENTE, EL COUPÉ AÑADIRÁ MOTORIZACIONES HÍBRIDAS ENCHUFABLES



DINÁMICA DE BASE: DE SERIE, EL CLE COUPÉ TIENE UNA ALTURA DE CARROCERÍA 15 MM MÁS BAJA QUE UN CLASE E Y AMORTIGUACIÓN MÁS FIRME QUE LA DE UN CLASE C.

COMPITE CON LOS COUPÉS DE LA GAMA AUDI A5 Y BMW SERIE 4, PERO PARECE "MÁS COCHE" QUE ELLOS

EL DISEÑO DEL SALPICADERO ES EXACTAMENTE IGUAL QUE EL DEL CLASE C, INCLUYENDO EL MBUX DE TERCERA GENERACIÓN QUE AHORA PUEDE DISPONER DE APLICACIONES DE TERCEROS. EN EL CABRIO, LA PANTALLA MULTIMEDIA PUEDE MODIFICAR LA INCLINACIÓN PARA EVITAR REFLEJOS.

LA VERSIÓN CABRIO DEL CLE SE LANZARÁ EN PLENA TEMPORDA: TECHO DE LONA EN TRES COLORES, "CUBIERTA" CON CUATRO CÓMODOS ASIENTOS Y ESTUDIADA AERODINÁMICA PARA VIAJAR SIN TURBULENCIA.

LOS COUPÉ CON TECNOLOGÍA DE 48V TIENEN 420 LITROS DE MALETERO; EN LOS CABRIO LA CAPACIDAD SE REDUCE A 385 LITROS.

MERCEDES CLE COUPÉ 220D

Motor: Delantero longitudinal, de 4 cilindros en línea. 1.993 cm3 - 82 x 94,3 mm. Bloque y culata de aluminio. Sistema híbrido de 48V con unidad eléctrica integrada en la caja de cambios, con 23 CV y 200 Nm
Alimentación: Inyección Diésel directa por conductor común, turbo de geometría variable e intercambiador térmico.
Potencia máxima: 197 CV a 3.600 prm.
Par máximo: 440 Nm a 1.800-2.800 rpm.
Transmisión: Tración trasera, cambio automático de 9 velocidades con convertidor de par.
Suspensión: Independiente de doble horquilla en el eje delantero y multibrazo trasero.
Frenos: Discos ventilados delantero y discos sólidos traseros.
Llantas: 8 x 18 pulgadas.
Neumáticos: 245/45/R18.
Largo/ancho/alto: 4.850 / 4.860 / 1.428 mm.
Batalla: 2.865 mm.
Peso: 1.870 kg.

SI CONDUCES POR CARRETERAS CON MAL ASFALTO TE SORPRENDERÁ SU CALIDAD DE RODADURA; SI LO HACES RÁPIDO, SU EFICIENCIA, PERO SIEMPRE DEJANDO UN REGUSTO MUY DINÁMICO EN SU CONDUCCION.

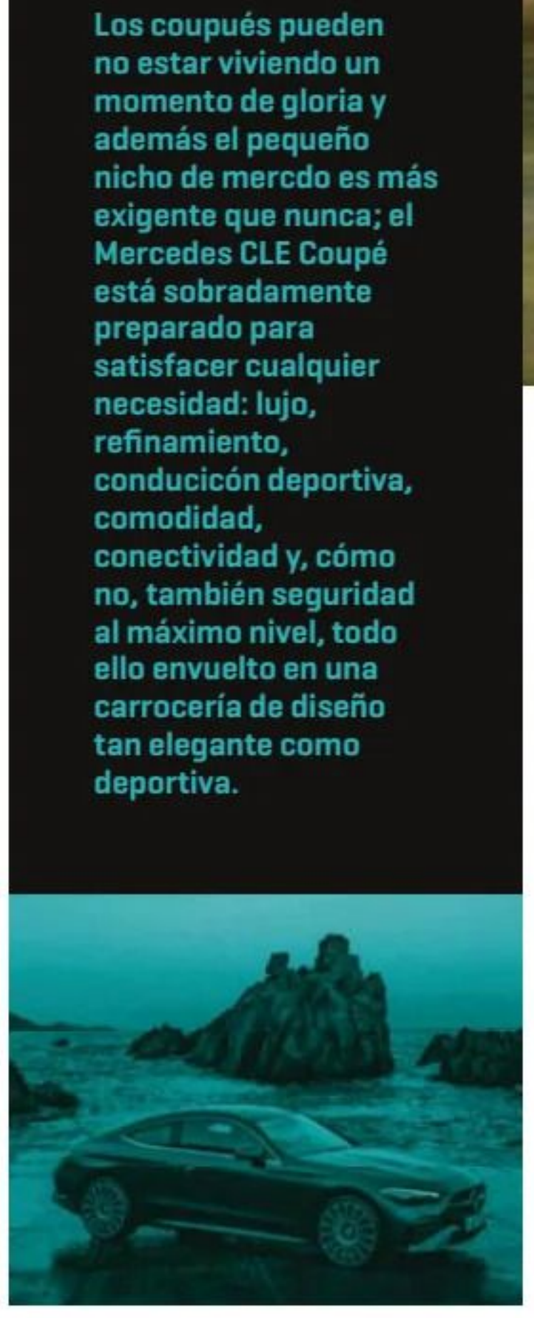
Cualquier Mercedes CLE Coupé en general, pero más en especial el 220d, tiene muchas cualidades que lo hacen ser un coche verdaderamente impresionante para viajar o para divertirse conduciendo. Algunas de ellas son una calidad de rodadura para quitarse el sombrero, una puesta a punto con clara orientación deportiva que, sin embargo, no resta calidad de vida a bordo. También una eficiencia a toda prueba, una habitabilidad más que correcta para cuatro pasajeros o unas calidades, como hemos dicho, de auténtico Mercedes. Los cambios que le han puesto al día respecto al anterior Clase E Cupé se pueden advertir en el los faros y grupos ópticos, calandra o elementos globales de diseño exterior y, obviamente, interior, dando como resultando un elegante y afinado coupé. Afinadísimos, sería más justo, pudiendo volar bajo con el máximo confort, tacto exquisito de conducción y un consumo de risa. Hemos tenido ocasión de conducir rápido —o más— con un 220d Coupé y probablemente sea uno de los coches de su categoría con menos ruido aerodinámico, aunque también el sonido mecánico es anecdótico a bordo. Esta versión anuncia 4,7 l/100 km, una aceleración de 0 a 100 km/h en 7,5 segundos, 238 km/h de velocidad máxima, pero te aseguro que el dato que más te podrá impresionar es lo poco que gasta incluso circulando a velocidades estratosféricas. Todos los CLE tiene la caja de cambios 9G-Tronic de 9 relaciones, en el caso de los híbridos por 48V, con la unidad eléctrica de 23 CV y 200 Nm de par integrada en él, aportando fuerza extra en las aceleraciones desde baja velocidad.

El cambio es suave —muchísimo—, rapidísimo —lo suficiente— y permite viajar con el motor completamente desahogado, así que el sonido a Diésel de esta motorización va a ser casi inapreciable una vez que el coche está en marcha y se acelera con normalidad. No he tenido oportunidad de probar su alternativa en gasolina, el CLE Coupé 200 de 204 CV —prácticamente cuesta lo mismo que el 220d—; el 300 4Matic sí ofrece, lógicamente, un tacto mecánico más deportivo, aunque su consumo es mucho más sensible a la forma de utilizar el acelerador: sus 7,1 l/100 km serán alcanzables conduciendo con suavidad, ya que en caso contrario nos acercaremos o superaremos los dos dígitos, algo que con el 220d resultaría verdaderamente difícil de conseguir.

La otra característica más sobresaliente del Mercedes CLE Coupé que además lo distingue del Clase C y E es su tacto de conducción, mucho más ágil, dinámico y divertido que aquellos. El punto de partida es una amortiguación más firme —pero deliciosamente confortable a la vez— que en aquellos, además de una altura de carrocería 15 mm más baja que un Clase E. Adicionalmente, el CLE puede tener dos posible vías para mejorar aún más el equilibrio entre comodidad y efectividad. Uno de ellos es la suspensión con amortiguadores regulables; la otra opción es el Dynamic Body Control que integra la suspensión adaptativa, la dirección al eje posterior y la dirección de desmultiplicación variable, un complemento que, como si por arte de magia se tratara, parece acortar los 4,85 m de longitud que tiene este coche o quitarse de encima un buen puñado de kilos.

Conclusión

Los coupués pueden no estar viviendo un momento de gloria y además el pequeño nicho de mercdo es más exigente que nunca; el Mercedes CLE Coupé está sobradamente preparado para satisfacer cualquier necesidad: lujo, refinamiento, conducicón deportiva, comodidad, conectividad y, cómo no, también seguridad al máximo nivel, todo ello envuelto en una carrocería de diseño tan elegante como deportiva.



CONTACTO

MERCEDES E ALL-TERRAIN

LA NUEVA GENERACIÓN DEL CLASE E TENDRÁ MENOS CARROCERÍAS QUE DE COSTUMBRE —COUPÉ O CABRIO SE FUSIONAN EN CLE—, PERO EL ALL-TERRAIN NO VA A FALTAR A LA CITA. ATREZZO DE CROSSOVER, MÁS ALTURA O 4MATIC Y AIRMATIC SIEMPRE DE SERIE LE CONVIERTEN EN EL EL CLASE E ESTATE MÁS POLIVALENTE.

Texto: Raúl Roncero. Fotos: Mercedes.

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

El coche perfecto no existe, pero para quien esté dispuesto a pagar los 72.925 euros que cuesta su versión más asequible, el nuevo Mercedes All-Terrain es la verdadera cuadratura del círculo: el lujo exquisito de todo un Clase E de nueva generación, toda la nueva tecnología en asistentes de conducción que le convierten, probablemente, en el coche más accidentes podría evitar, un innovador conceptos de digitalización interior, siendo la Hyperscreen con triple pantalla y MBUX de última generación la máxima expresión. Y a todos ello hay que sumar refinamiento estratosférico, comportamiento dinámico de primera división, motores de gran rendimiento y, junto a la tracción total de serie, un paquete de elementos que permiten ciertas aventuras fuera del asfalto.

Apostaría a que son minoría los usuarios de SUV que hacen una mínima utilización off-road con sus coches. Con este tipo de vehículos —Allroad en Audi o Cross Country en Volvo son los conceptos semejantes en su misma categoría— suele ocurrir justo lo contrario, suelen ser elegidos por quienes valoran las características típicas de una berlina pero necesitan “algo más”. Puede ser para subir a esquiar —cierto, bastarían unos neumáticos de invierno—, para acceder a una finca —cualquiera que haya andado por el campo habrá visto tantos turismos como SUV o TT transitando por caminos—, porque tiene aficiones como la caza o sencillamente le gusta ir al campo con frecuencia y tener la seguridad de que su coche regresará indemne al la carretera. Y la principal ventaja es que, cuando regresa al

INCLUSO CIRCULANDO POR CAMINOS Y PISTAS, EL CONFORT DEL ALL-TERRAIN ES ESTRATOSFÉRICO

negro asfalto, vuelves a conducir una verdadera alfombra voladora, con todos y cada uno de los mejores valores de un Clase E normal al que le habrías tenido que añadir algún que otro elemento opcional.

Uno de ellos es la amortiguación Airmatic, de serie en todos los Clase E All-Terrain, al igual que la tracción total. Junto con las ruedas de diferente perfil, concretamente, en medida 235/55 R18 como opción mínima —puedes elegirlas con hasta 20 pulgadas—, el Clase E All-Terrain añade un punto extra de aislamiento, comodidad y calidad de vida a bordo sin que por ello se resienta el comportamiento dinámico. Ya de por sí, el All-Terrain está algo más separado del suelo que un E Estate normal, pudiendo aumentar la altura libre hasta en 46 mm extra en total mediante la amortiguación Airmatic. Puede parecer poco, es la diferencia que separa entre rozar o no con alguna trampa oculta que pueda esconder la habitual hierba que se acumula en los caminos, superar incluso zonas más agrestes donde haya salientes que serían una misión imposible para un turismo, e incluso atravesar zonas de barro sin que se acumule en los bajos.

Todo lo que añadas a este tipo de usos estaría fuera de lugar, aunque como poder, es capaz de superar obstáculos con mayor dificultad de lo que el usuario seguramente vaya a afrontar. El funcionamiento de la tracción total ya es de por sí una garantía para avanzar cuando el terreno está resbaladizo. El Clase E All-Terrain añade además protecciones en los bajos del coche —están hechas en plástico, eso sí—, un modo Off-road que proporciona información adicional o incluso un sistema de cámaras que permiten ver mediante las pantallas lo que el capó delantero nos oculta bajo él, pero hay tener una precaución adiciona: sigue siendo tan sorprendente el funcionamiento de la amortiguación que puedes correr el riesgo de superar la velocidad —muy baja, por cierto— a la que la suspensión regresa al "modo asfalto", dejándote totalmente desprotegido.

Se agradecería una advertencia aún más clara que un simple mensaje en la pantalla para que el conductor pudiera tener consciencia de que la altura de carrocería se va a reducir o ya lo hecho ya que el propio coche sabría que seguimos circulando por caminos: las coordenadas del GPS serían más que suficientes para saberlo pero es que, además, las cámaras delanteras leen constantemente el terreno y sí advierten mediante mensajes de voz al conductor que estamos a punto de atravesar baches de cierta envergadura. Dicho esto, seguro que lo imaginas, pero el Mercedes Clase E All-Terrain te dará garantías para superar gran cantidad de obstáculos, pero el sentido común lo tienes que poner tú.

Para todo lo demás, en un "auténtico" Clase E Estate, con sus virtudes… y pequeños grandes defecto. Por ejemplo, Mercedes sigue son conseguir una integración total en sus híbridos enchufables y supone perder un buen puñado de litros de maletero: un 200d 4Matic —sea o no All-Terrain con tecnología de 48 voltios tiene 615 litros de capacidad mientras que en un 300 de híbrido enchufable se reduce a 460 litros.

Dicho sea de paso, esos dos motores, junto al E450 4Matic, son las tres motorizaciones que empleará el Clase E Estate Alterrain, con rendimientos prácticamente calcados al Estate normal… Un 220d va de cine, aunque por 1.000 euros te llevas el 300 de híbrido enchufable con más pegada y 97 km de autonomía eléctrica, eso sí, renunciando como ya hemos dicho a bastante capacidad de carga.

EL SISTEMA MULTIMEDIA AÑADE UN PAQUETE QUE PROPORCIONA INFORMACION OFF-ROAD Y PUEDE INCLUSO MOSTRAR INFORMACIÓN MEDIANTE CÁMARAS DE LO QUE NO SE VE BAJO EL PARAGOLPES Y CAPÓ.

MERCEDES E ALL-TERRAIN 220D

Precio: **72.925 euros**
Motor: Cuatro cilindros en línea en posición delantera longitudinal. 1.993 cm3 - 82 x 94 mm. Bloque y culata de aluminio.
Alimentación: Inyección Diésel directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercambiador térmico.
Hibridación. Sistema de 48V con unidad eléctrica integrada en la caja de cambios, 23 CV 7 200 Nm
Potencia máxima: 197 CV a 3.600 rpm. Par máximo: 440 Nm entre 1.800 y 2.800 rpm.
Transmisión: Tracción total permanente 4Matic. Cambio automático de 9 velocidades con convertidor de par.
Suspensión: Eje delantero de doble horquilla y trasero multibrazo. Amortiguación neumática Airmatic de serie.
Frenos: Cuatro discos ventilados
Ruedas: 235/55 R18

TOYOTA YARIS 130H

TOYOTA ES UNA DE LAS MARCAS MÁS SINGULARES A LA HORA DE ACOMETER UNA ACTUALIZACIÓN DE PRODUCTO: PRIORIDAD EN LO TÉCNICO SOBRE LO ESTÉTICO, AUNQUE A DECIR VERDAD, POCA FALTA LE HACÍA UN LAVADO DE CARA AL ACTUAL YARIS. EL NUEVO 130H ASEGURA AHORA MÁS PEGADA... CON UNOS CONSUMOS QUE TE DARÁN RISA.

Texto: **Raúl Roncero.** Fotos: **Toyota**

¿Quizás no hubiera sido necesaria, pero la nueva versión 130H es la guinda para aquellos clientes que buscan lo que el 120H no puede ofrecerte: un poquito más de pegada manteniendo a raya la eficiencia. Aunque los beneficios del 130H son dobles ya que, además de "más motor", añaden dinamismo extra al volante —van ligados a los acabados GR Sport y GR Sport Plus— o exclusividad impropia de un urbano generalista —se ofrecerá temporalmente en un equipadísimo Premiere Edition—.

Toyota se ha tomado la renovación muy en serio: no ha hecho el más mínimo cambio relevante en el exterior; sencillamente, no hacía falta porque ya hizo bien los deberes con el cambio de generación. A decir verdad, lo único que podríamos echar en falta sería algo más de capacidad interior, aunque este urbano dejaría de ser eso, un Yaris, un callejero nato especializado en la ciudad pero sobradamente preparado por aplomo, sensación de seguridad o incluso capacidad dinámica de su motor. Así las cosas, la renovación del Yaris ha ido encaminada a mejorar tres aspectos clave: incorporar un motor con más rendimiento dividiendo la gama por sus definiciones de acabado, mejorar la conectividad a bordo y aumentar los asistentes de seguridad.

El sistema Toyota Assist de tercera generación que engloba todo el paquete de asistentes bien podría ser, por sí sólo, el principal reclamo para adquirir un Toyota Yaris. En él se han contemplado nuevos elementos que son obligatorios por reglamentación además de añadir sistemas adicionales hasta completar un automóvil con seguridad 360 grados.

CONDUCIENDO CON NORMALIDAD SE ADVIERTE QUE EL 130H TIENE MÁS APORTACIÓN ELÉCTRICA

Se han mejorado elementos como sistema anticolisión, dentro del cual, se incluye ahora como novedad el control de aceleración involuntaria o la Asistencia de emergencia a la dirección. Son nuevos el asistente de conducción proactiva, el de salida segura o el de detención de la conducción en caso de emergencia. También se actualizan dispositivos como el control dinámico de crucero por radar o el sistema de seguimiento de carril como complemento a la equipación ya existente: advertencia por cambio involuntario de carril, asistente de señales de tráfico, cámara de visión trasera, sugerencia de parada por descanso, llamada de emergencia, monitor de ángulos ciegos, advertencia de tráfico transversal trasero, luces de carretera automática, freno de asistencia del al aparcamiento o sensores de aparcamiento trasero. No todo es de serie, pero su dotación media en seguridad es más abundante que la mayoría de competidores.

Conseguir más rendimiento de un sistema de propulsión híbrido tal como los desarrolla Toyota no es sólo darle una vuelta de tuerca a la electrónica. Toyota ha tenido que desarrollar un nuevo transeje o unidad eléctrica para conseguirlo, siendo la principal diferencia con el 120H. Trasladado a cifras, que es lo que verdaderamente importa, implica que el MG2 pase de 80 a 84 CV y de 141 a 185 Nm de par. La potencia total aumentar hasta los 131 CV. Según Toyota, la capacidad de aceleración mejora en medio segundos en el cero a cien kilómetros por hora. A su vez, los consumos también mejoran según anuncia el fabricante: si la horquilla del Yaris 120H es de entre 3,8 a 4,9 l/100 km, la del 130H pasa a ser de 3,9 a 4,3 l/100 km.

Por otra parte, los acabados GR no sólo implican mayor impacto visual, también una conducción más dinámica y un comportamiento más eficaz porque dispone de ajustes en la suspensión y dirección mejorados, amortiguadores que reaccionan con mayor rapidez, muelles más rígidos o refuerzos estructurales en el chasis. El motor 130H tiene todo lo bueno del 120H… y todo lo menos bueno de él. Aunque conduzcas muy rápido, el consumo es de risa.

Durante la toma de contacto logré una cifra de 5,4 l/100 km conduciendo entre carretera variada y algo de autopista, un valor que se podría recortar fácilmente a poco que hubiéramos realizado una conducción más cuidadosa, acelerando de forma más progresiva. En eso está claro gana, tal vez no demasiado, pero sí deja esa impresión mecánica de que el motor está más lleno y se puede acelerar de forma más gradual cuando necesitamos aumentar la velocidad. Y sí, me queda claro que sus prestaciones son algo mejores que las del 120H aunque buscar la esencia de este nuevo propulsor supone sacar al sistema híbrido de su zona de confort: ya sabes, ese funcionamiento poco natural de la transmisión y con bastante más ruido que capacidad real de aceleración.

Al igual que el 120H, el mayor agrado de uso se consigue con transiciones mucho más naturales de velocidad, anticipación y utilización suave del acelerador. A la hora de adelantar o incorporarse a una vía rápida, está claro que su pegada extra es un valor añadido en seguridad; para viajar a velocidad legal, creo que el 120H es más que suficiente y, más que motor, quizás una familia media con uno o dos niños no necesitaría más potencia, sino más capacidad de coche.

AVANCE EN CONECTIVIDAD: CUADRO DIGITAL DE 12,3 PULGADAS DESDE EL ACABADO STYLE Y DOS POSIBLES PANTALLAS PARA EL SISTEMA MULTIMEDIA SEGÚN EL ACABADO: 9 Ó 10,5".

TOYOTA YARIS 130H GR SPORT

Motor: Híbrido autorrecargable con motor térmico de 3 cilindros, 1.490 cm3 (80,5 x 97,6 mm), ciclo Átkinson, inyección directa, doble árbol y 4 válvulas por cilindro, con 92 CV y 120 Nm de par.
Unidad eléctrica: MG2 de tipo síncrono con rotor bobinado, con 84 CV y 185 Nm.
Potencia máxima del sistema: 131 CV
Baterías: De iones de litio, ubicadas bajo el asiento posterior. 0,76 kWh de capacidad
Transmisión: Tracción delantera, caja de cambios de engranes múltiples y relaciones variables.
Suspensión: Eje delantero independiente McPherson y trasero de rueda tirada por elemento torsional.
Frenos: Disco delantero ventilado y trasero sólido.
Llantas: 7 x 18 pulgadas.
Neumáticos: 215/40 R18.
Largo/ancho/alto: 3.944 x 1.745 x 1.500 mm.
Batalla: 2.560 mm.
Peso: 1.175 kg.
Velocidad máxima: 175 km/h.
Aceleración 0-100 km/h: 9,2 s.
Consumo medio: 4,2 l/100 km.

Conclusión

Si lo entiendes como un Yaris deportivo podrías cometer un error. Es cierto que los acabados GR Sport dan una nueva dimensión dinámica al coche y hacen que sea más divertido y eficaz al conducirlo, pero el superior rendimiento del 130H aporta, por encima de unas prestaciones claramente mejores, un mayor agrado de uso al ser un propulsor "más lleno" y eléctrico desde bajas velocidades.

VOLKSWAGEN TOUAREG

COCHES COMO EL TOUAREG FUNDEN LO MEJOR DE DOS MUNDOS AL SUMAR A UN COMPORTAMIENTO EN CARRETERA MAGNÍFICO UNA CAPACIDAD FUERA DEL ASFALTO TAL QUE PODRÍA PONER EN APRIETOS A MUCHOS TT PUROS, CON UN PLUS DE FACILIDAD EN LA CONDUCCIÓN SIMPLEMENTE MAGNÍFICO.

Texto: **Óscar Díaz.** Fotos: **Automóvil.**

La mejora en precio y, especialmente, en equipamiento definen por encima de la actualización estética perceptible en paragoles, parrillas y grupos ópticos el movimiento de Volkswagen con la renovación del Touareg. En su gama siguen contemplando tanto la tecnología turbodiésel, con dos versiones de 231 y 286 CV, —las más adecuadas cuando los viajes largos o las travesías de gran complejidad son más que una excepción— de notable rendimiento, con aceleraciones 0-100 km/h en 7,7 y 6,4 s respectivamente y consumos homologados de 8,2 l/100 km. Comparten protagonismo con las versiones híbridas enchufables, que no sólo ofrecen una etiqueta cero sino también un automóvil de altísima capacidad prestacional bajo la denominación Touareg R. Estas versiones híbridas enchufables de 381 y 462 CV (comparten batería, con 14,3 kWh de capacidad útil, modo de carga —hasta 7,4 kW siempre en corriente alterna— y anuncian idéntica autonomía eléctrica: 51 km que sirven para llegar a la codiciada etiqueta Cero pero quedan lejos de lo que llegan a ofrecer rivales como el BMW X5 50e (360 kW de potencia máxima conjunta, 490 CV) que con su batería de 25,7 kWh de capacidad útil llega a anunciar 110 km en modo cero emisiones.

Inferioridad en autonomía eléctrica sí, pero el Touareg se impone claramente a la hora de circular fuera del asfalto. De hecho, puede mirar de igual a igual a los mejores todo terreno de lujo gracias a una afinadísima electrónica, de unos modos de conducción perfectamente definidos y, especialmente, de una más que solvente suspensión neumática (con capacidad para ganar 7 cm de altura libre al suelo o reducir ésta en 1,5 cuando se rueda en el modo Sport). Fue el caso

EL TOUAREG PUEDE MIRAR DE IGUAL A IGUAL A CUALQUIER 4X4

de nuestra toma de contacto, en una dura jornada de todo terreno en la que el barro y pendientes imposibles, por encima de los 25º de inclinación con piedras sueltas nos permitieron disfrutar de un automóvil que hace honor a su nombre y a su tradición. No en vano cuando surgió en 2002 contaba con una reductora mecánica con todas las de la ley y aunque los tiempos han cambiado, parece que su potencial sigue siendo, simplemente, muy por encima de la mayoría de las expectativas de la inmensa mayoría de los clientes.

Sin embargo, hoy los tiempos han cambiado y también las expectativas depositadas en todo nuevo modelo son diferentes, con peso creciente de la integración de smartphone, de ayudas a la conducción que convierten en un juego de niños los desafíos de la conducción más exigente, de la libertad que elementos como los led dan a los diseñadores. Es el caso del Volkswagen Touareg, que en este caso estrena una iluminación delantera en la que 38.000 diodos no sólo favorecen el cambio de luces largas cortas, sino que también sirven para enmascarar cualquier vehículo circulando bien en nuestra misma dirección y sentido o si nos lo encontramos de frente y evitar deslumbramientos. Estos ledes son también los encargados de dar vida a la línea central sobre la parrilla. En la zaga, el logo de Volkswagen iluminado en color rojo también aportará y mucho para hacerle inconfundible.

En el interior destaca la instrumentación, siempre digital y la enorme pantalla central multifunción. Es también donde se aporta información relevante de la conducción off road como los ángulos de inclinación y ascenso/descenso. Es nuevo el sistema de infoentretenimiento, el MIB3, más rápido y con posibilidad de actualizaciones remotas.

Sin embargo hay dos elementos en el chasis que pueden, y marcan, diferencias. son la ya mencionada suspensión neumática, que a su capacidad para modificar la altura libre al suelo añade unas cotas de aislamiento de la rodadura y de confort en en toda situación sorprendentes. De hecho, incluso en una conducción todo terreno sin tapujos ofrece una dosis de confort notable al reducir al mínimo esos típicos traqueteos cuando te mueves entre obstáculos a baja velocidad. Es opcional en los acabados Elegance y de serie tanto en los R-Line —exclusivo en turbodiésel— como en el híbrido enchufable más potente, y siempre recomendable.

El otro elemento determinante es el sistema de dirección integral por el que las ruedas del eje trasero pueden girar sobre un plano vertical bien en dirección de las ruedas delanteras, aportando mayor estabilidad a alta velocidad, o en sentido opuesto facilitanto una mejora en el el diámetro de giro. El avance es notable, ya que mejora nada menos que un metro el diámetro de giro, si bien esos 11,9 m no le identifican como un ratonero coche de ciudad.

Y es que como la tribu de la que toma prestado el nombre, el Touareg tiene preferencia por los espacios abiertos, bien sobre asfalto para ofrecer unas prestaciones, un confort en viaje y un rendimiento próximo al de una gran berlina, o bien fuera de él, mostrando una capacidad para desenvolverse en situaciones complicadas simplemente sorprendentes.

Su precio, más de 70.000 euros, descuentos incluidos, lo sitúan como un coche absolutamente premium y a fe que a tenor de lo visto, de los materiales empleados y de su conducción es merecedor de tal denominación.

ESPACIO Y MATERIALES DE MUY ALTA CALIDAD DEFINEN AL INTERIOR DE TOUAREG.

VOLKSWAGEN TOUAREG EHYBRID R

Motor térmico: Delantero longitudinal de seis cilindros en V; 2.995 cc.
Alimentación: Inyección directa con turbo e intercooler.
Potencia máxima motor térmico: 340 CV de 5.200 a 6.400 rpm.
Motor eléctrico: Delantero longitudinal. Síncrono de imanes permanentes. 100 kW de potencia máxima
Potencia máxima del sistema: 462 CV
Par máximo conjunto: 700 Nm
Batería: Iones de litio. 17,4 kWh cap total (14,3 útil)
Transmisión: Tracción integral con cambio automático de convertidor y ocho relaciones.
Bastidor: Monocasco de acero.
Suspensión: Paralelogramo deformable en ambos ejes con sistema neumático de amortiguación.
Frenos: Discos ventilados en ambos ejes.
Llantas: 9x20".
Neumáticos: 285/45 R20.
Largo/ancho/alto: 4.902/1.984/1.693 mm. Batalla: 2.899 mm.
Peso: 2.481 kg.

Conclusión

Sin un ápice de crítica a su comportamiento sobre asfalto, el Touareg tiene un potencial off road que le hace exceder la definición clásica de SUV. Especialmente cuando cuenta con suspensión neumática ofrece tal capacidad y tanta facilidad en el aprovechamiento se ésta gracias a la electrónica que puedes disfrutar de un auténtico todo terreno con alma de coche de carretera. Eso sí, su imponente masa se lo pone realmente difícil a neumáticos y frenos si buscas las cosquillas.

SERES 5

GUIÑOS AL DISEÑO SUV DE PORSCHE, ASPIRACIÓN PREMIUM, EQUIPAMIENTO EXCELENTE Y LA ÚNICA ELECCIÓN DE DOS O CUATRO RUEDAS MOTRICES DEFINEN AL SERES 5, UN SUV MADE IN CHINA QUE LLEGA A ESPAÑA EN VERSIONES DE 299 Y 584 CV.

Texto: **Óscar Díaz.** Fotos: **Automóvil.**

«De la misma manera que en Europa se lanza un modelo, en China aparece una nueva marca». El diagnóstico, lejos de suponer una exageración, explica la realidad del mercado del automóvil en el país oriental, donde grandes holdings con multitud de marcas frecuentemente realizan un Spin Off a partir de un concepto y dan vida a un nuevo fabricante. Es el caso de Seres, que tras su emancipación de DFSK se ha instalado como marca en España de la mano del Grupo Invicta, el importador de éstas y otras empresas de movilidad eléctrica.

El Seres 5 es el segundo modelo en llegar a nuestro país y, como Seres 3 —el pionero en nuestro mercado— responde a la definición de SUV, en este caso del segmento D. Con una carrocería de 4,7 m de longitud y 1,93 de anchura, luce bastante espacio para cinco pasajeros y una capacidad de carga que si bien no es espectacular, sí puede aportar soluciones, especialmente cuando decidimos utilizar el espacio de carga delantero (67 l) que complementa los 367 del maletero trasero en su configuración menos optimista.

Las primeras impresiones y la apariencia de calidad de los materiales es buena, con alguna sensación mejorable si nos ponemos a empujar y tirar de los revestimientos para comprobar su solidez, pero para nada preocupante. Más llamativa resulta la pantalla central desde la que se manejan todos los parámetros relativos a la conducción e información y entretenimiento a bordo. Controla modos de conducción, masaje de los asientos, activación y control de la climatización, estado de carga y flujo de energía, puesta en marcha de las cámaras perimetrales, control de tracción... La firma Huawei, colaborador tecnológico de Seres, y se caracteriza por sus dimensiones, 15,6" y el gran tamaño de los iconos, que permite accionarlos fácilmente incluso en marcha.

La gama es sencilla al máximo, con las únicas opciones de elegir entre un motor o dos y los colores de carrocería e interior, ya que se da en un único acabado comercial y respaldando ese posicionamiento premium su equipamiento resulta de lo más solvente tanto en términos de comodidad como de elementos de ayuda a la conducción. Son, pues, dos modelos, uno de propulsión trasera y 299 CV y uno que añade un motor delantero asíncrono para un total de 584 CV que le permite no sólo anunciar una velocidad máxima de 200 km/h (20 más que el propulsión), sino especialmente una respuesta del acelerador mucho más contundente tanto para atacar cambios de velocidad como en la aceleración desde parado, que pasa de 6,8 a 4,2 s.

Ambos cuentan con la misma batería, de iones de lito-ferrofosfato y 80 kWh de capacidad bruta, que puede ser recargada bien mediante corriente alterna, hasta a 10 kW, o bien mediante corriente continua con potencias de carga de hasta 100 kW que reducirían exponencialmente el tiempo de carga, estimado por Seres en 45 minutos para pasar de un 30 a un 80% de carga. Adicionalmente, la batería de impulso puede servir como alimentador para dispositivos electrónicos como por ejemplo una televisión o un portátil o bien a vehículos, con una potencia de salida de 3,3 kW.

La toma de conducción del Seres 5 nos produjo más luces que sombras, con unos modos de conducción enormemente marcados —de la más absoluta modestia en el modo Eco a una notable pegada en el modo más dinámico—, altísimo aislamiento de rodadura y una presencia de las ayudas a la conducción muy presente, en parte motivadas por la elevada masa y cómo ésta podría manifestarse en cambios de apoyo. Eso sí, «jugando» a conocer el coche y sin una conducción ultra económica nos fuimos por encima de los 23 kWh/100 km, muy lejos de las cifras oficiales.

LA GAMA ES SENCILLA. PERMITE ELEGIR SÓLO COLOR Y DOS O CUATRO RUEDAS MOTRICES

SERES 5

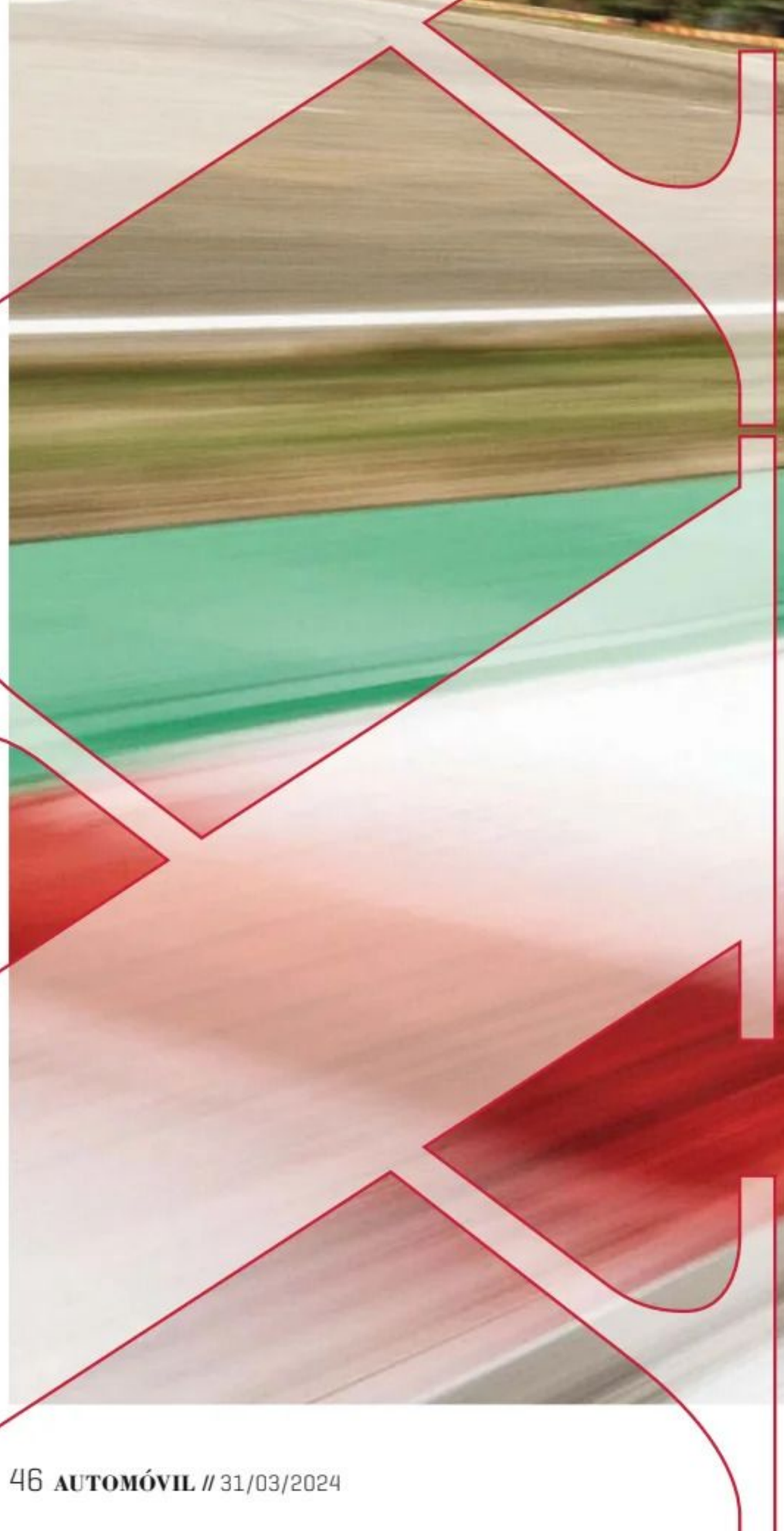
PRECIO: **63.500 €**
Motor: Trasero. Síncrono de imanes permanentes.
Potencia máxima: 220 kW
Par máximo: 420 Nm.
Batería: Iones de litro ferrofosfato. 80 kWh de capacidad total.
Transmisión: Propulsión trasera con transmisión de una velocidad.
Bastidor: Monocasco de acero.
Suspensión: Delantera independiente de doble horquilla con cuatro rótulas. Trasera independiente multibrazo.
Frenos: Discos ventilados delante y detrás.
Neumáticos: 255/45/20.
Largo/ancho/alto: 4.710/ 1.930/ 1.620 mm.
Batalla: 2.875 mm.
Maletero: 367 l (más 67 l el delantero)
Vel. máxima: 180 km/h
Acel. 0-100 km/h: 6,8 s
Consumo: 15,2 kWh/100 km
Peso: 2.220 kg.

LA PANTALLA TÁCTIL REGULA TODAS LAS FUNCIONES A BORDO. LA BASE DE CARGA INALÁMBRICA PUEDE ALBERGAR HASTA DOS SMARTPHONES.

FERRARI SF90

COMO PRIMER MODELO DE CARRETERA DE FERRARI DESDE EL LEGENDARIO F50 EN 1995, EL SF90 XX STRADALE VUELVE A TENER UN ALERÓN TRASERO FIJO. NOS VAMOS DE VIAJE A MARANELLO PARA ACUDIR AL TEMPLO DE LOS TEMPLOS, EL DE FIORANO, DONDE PROBAR ESTA CRIATURA PENSADA TAMBIÉN PARA LA CARRETERA.

Texto: Christian Gebhardt . Fotos: Hans-Dieter Seufert.



XX STRADALE

FERRARI SF90 XX STRADALE

El fracaso es simplemente la oportunidad de empezar de nuevo, sólo que esta vez de forma más inteligente". No queremos repetir la legendaria rivalidad de Le Mans de 1966 entre Ford y Ferrari, pero dicha cita de Henry Ford no podría contar mejor la historia del automóvil deportivo. Con el Ferrari SF90 Stradale intentamos tres veces realizar una súper prueba con el súper deportivo híbrido en Nordschleife en 2021 y 2022. Desafortunadamente, los tres intentos fracasaron.

Ferrari lanza ahora una versión de pista pero legal para carretera, el SF90 XX Stradale, que parece predestinado a reiniciar la súper prueba. Antes de que llegue el Nordschleife en 2024, hemos tenido la suerte de probarlo en otra pista mítica como la de Fiorano.

La sonrisa de Raffaele de Simone ha vuelto. El jefe de pruebas de Ferrari pronto logrará un tiempo de vuelta de 1:17,309 minutos sobre el asfalto de su pista local, la "Pista di Fiorano", 1,7 segundos más rápido que el SF90 Stradale con el paquete Assetto Fiorano. Una explosión, porque este es un nuevo récord de Fiorano para un Ferrari de carretera.

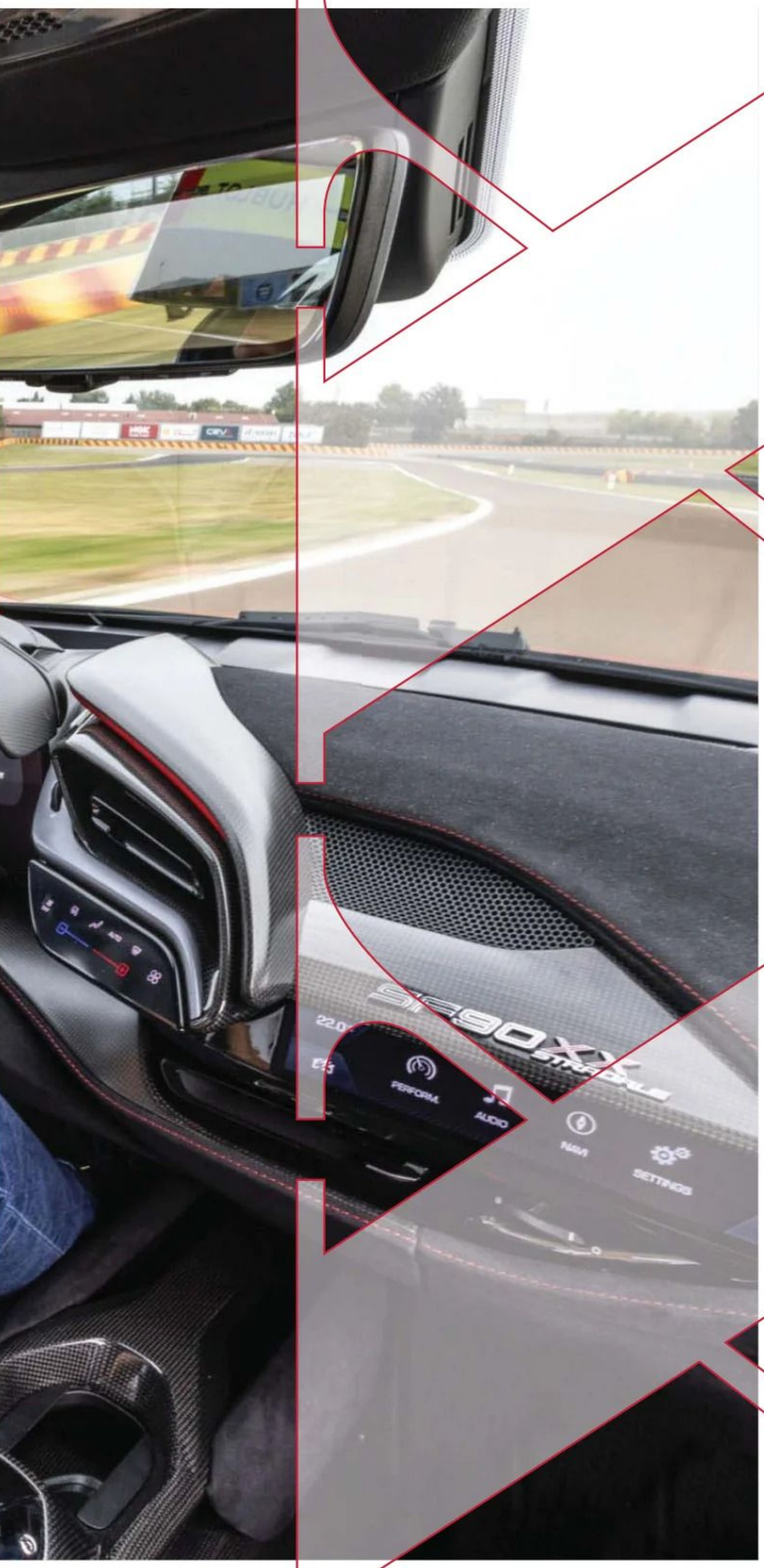
El día de otoño de finales de verano en Fiorano casi te hace olvidar las nubes oscuras sobre Nordschleife aquel día de septiembre de 2022, que hicieron desaparecer la sonrisa del rostro de Raffaele. Equipado para la supuesta excursión de menos de siete minutos, el SF90 Stradale se paró en la entrada de Nordschleife con neumáticos precalentados para mi súper vuelta de prueba, junto con el habitual equipo prominente de Ferrari de una docena de mecánicos, ingenieros y Ferraris vestidos de rojo.

Y justo a tiempo, cuando se arrancaron las mantas eléctricas de los neumáticos para enviar al SF90 a la súper vuelta de prueba, el cielo de Eifel abrió sus puertas y llovió sobre Döttinger Höhe. Y sólo en Döttinger Höhe, mientras que el resto de tramos de la pista permanecieron secos.

Mucha mala suerte influyó en el fracaso del tercer intento de Supertest, mientras que los dos primeros tuvieron que ser enterrados por problemas técnicos iniciales. ¿Por qué no intentar el número cuatro? Organizar un supertest de Ferrari es mu-

FERRARI SF90 XX STRADALE

La Oficina XX. Nuevos paneles de puertas y una consola central especialmente diseñada en carbono, aluminio en lugar de alfombra en la zona de los pies del XX.



chas veces más complicado que cualquier otro supertest, ya que los vehículos de prueba y el gran equipo operativo no están disponibles a voluntad.

De cara al futuro Ferrari ya nos ha prometido una súper prueba con el SF90 XX Stradale. El jefe de pruebas, Raffaele, realizó en septiembre vueltas de prueba con un vehículo camuflado en Nordschleife, entre otras cosas para preparar de forma muy profesional la superprueba.

El SF90 XX Stradale ahora se ha despojado de su patrón de camuflaje. Anteriormente solo conocíamos la abreviatura XX de su nombre por los salvajes vehículos Ferrari de carreras para circuito que no son legales en la calle y no están sujetos a ninguna reglamentación de carreras, lo que brinda a los clientes solventes poderosas experiencias en la pista. Todo empezó en 2005 con el Enzo F-XX, antes de que le siguieran el 599 XX (de 2009) y el F-XX K (de 2014) y sus respectivas versiones Evo.

A partir de ahora, el Doble X también estará disponible para su uso en carretera. Con el SF90 XX Stradale, los ingenieros de Ferrari están cambiando su enfoque, común durante décadas, de generar carga aerodinámica principalmente a través de los bajos y sin alas. Por primera vez desde el legendario F50 (1995), un vehículo de producción, el XX Stradale, ahora tiene un alerón trasero fijo. Según Ferrari, la carga aerodinámica total de la versión XX debería ser el doble que la del SF90 normal. En cifras: 530 kilogramos a 250 km/h.

Pero el monumental contador de carbono visible no es la única aeroherramienta que, a medida que aumenta la velocidad, debe presionar cada vez más firmemente al XX Stradale sobre el asfalto. Al igual que las alas delanteras, en la zona trasera también funciona la llamada “flap gurney” de Ferrari que, gracias a su funcionalidad, puede variar el nivel de carga aerodinámica en el eje trasero en dos etapas (LD para baja resistencia, HD para alta carga aerodinámica).

El elemento aerodinámico móvil se modificó nuevamente para la nueva versión extrema. Con la combinación de alerón trasero, este gurney en posición de alta carga aerodinámica y el difusor trasero modificado, el SF90 XX Stradale genera 315 kilogramos de carga aerodinámica sólo en el eje trasero a 250 km/h, 110 kilogramos más que el SF90 con paquete Assetto Fiorano.

LA DOBLE X TAMBIÉN ESTARÁ DISPONIBLE PARA SU USO EN CARRETERA

FERRARI SF90 XX STRADALE

CUANDO ME SUBO A UN FERRARI EN LOS BOXES DE FIORANO, SIEMPRE TENGO QUE PENSAR EN CÓMO EL DIOS DE LAS CARRERAS SCHUMI PROBÓ SU NUEVO MONOPOSTO AQUÍ EN LOS AÑOS 90.

POCO ANTES DEL FINAL DE LA RECTA, EL VELOCÍMETRO DIGITAL INDICA CASI 270 KM/H

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

Para garantizar que el equilibrio aerodinámico sea correcto, por supuesto también se modificó la sección delantera. Un divisor delantero más grande le da al XX más agarre aerodinámico en el eje delantero. Una mayor carga aerodinámica delantera debería ser útil, especialmente en Nordschleife. Durante los tres intentos de supertest con el SF90 Stradale "normal", conduje "a tope" en la cresta delante del rápido Schwedenkreuz-Links en una vuelta de prueba. En este caso, la carga completa suponía una velocidad infernal del GPS de poco más de 300 km/h. El SF90 estaba ligeramente desinflado y el eje delantero estaba levantado. Gracias al nuevo aumento de la carga aerodinámica, los aceleradores como ese momento deberían reducirse.

Aberturas de aire más grandes y un flujo de aire modificado en el faldón delantero completamente modificado, el capó delantero de carbono completamente rediseñado con enormes tomas de aire, salidas de aire en los pasos de rueda en los guardabarros delantero y trasero o unos bajos rediseñados con elementos de control de aire modificados, con el nuevo concepto aerodinámico.

Cuando me subo a un Ferrari en los boxes de Fiorano, siempre tengo que pensar en cómo el dios de las carreras Schumi probó su nuevo monoposto aquí en los años 90, antes de la nueva temporada de Fórmula 1, y las cadenas de televisión transmitieron el primer Outlap específicamente en Fiorano. Aunque no se limitaron a modernizar las sillas giratorias de los ingenieros de datos en las ventanas de boxes, el tiempo siempre parece detenerse en este memorable lugar. Pura piel de gallina.

También se le pone la piel de gallina cuando el XX hace parpadear repetidamente las luces de cambio en el aro del volante en rojo y azul para señalar el límite de velocidad a 8.000 rpm. Cuando vuela a ras, silba bajo el puente y corre por la larga recta en sexta marcha.

A plena carga, el SF90 con su sistema de 1.000 CV parece estar avanzando rápidamente hacia el mundo exterior. En la versión extrema del hipercoche, los dos motores eléctricos responsables del eje delantero aportan ahora hasta 171 kW (233 CV) (antes 162 kW/220 CV). En los sagrados salones de Maranello, los gurús del motor también afinaron el V8 biturbo. Principalmente debido a

CON AMOR A LOS DETALLES. LOS NUEVOS ASIENTOS DE CARBONO PESAN 5,6 KG MENOS POR ASIENTO QUE LOS DEL SF90. ARRIBA, EL CONOCIDO CUADRO DE INSTRUMENTOS DIGITALES CON TACÓMETRO CON GRÁFICOS DE INSTRUMENTOS REDONDOS AHORA TAMBIÉN ESTÁ DISPONIBLE CON GRÁFICOS CON ACELERADOR .

POTENCIA DEL SISTEMA DE 1.030 CV: EL MÁXIMO HISTÓRICO PARA UN MODELO DE CARRETERA DE FERRARI

los diferentes pistones, así como a las cámaras de combustión especialmente mecanizadas y a los puertos de entrada y salida también mecanizados, los 780 CV ahora se convierte en 797 CV. Resultado total es una potencia del sistema de 1.030 CV: el máximo histórico para un modelo de carretera de Ferrari.

La fascinación por la aceleración se siente aún más brutal, aunque las especificaciones de fábrica (2,3 s a 100 km/h, 6,5 s a 200 km/h) son sólo 0,2 segundos más rápidas que el SF90 básico. Pero el XX concierto a todo volumen suena aún más intenso. El ritmo del V8 solo se ve interrumpido por el gruñido maravillosamente codicioso cuando la transmisión de doble embrague de ocho velocidades cambia rápidamente de marcha cuando se tira de las paletas de cambio de carbono.

Poco antes del final de la recta, el velocímetro digital indica casi 270 km/h, luego frena tarde en la curva 1. Debido a que la carga aerodinámica total es el doble, la versión XX desacelera significativamente mejor a altas velocidades. En comparación con el SF90 Stradale, inmediatamente se nota que Ferrari también dedicó mucho tiempo a desarrollar el ABS. En el XX se utiliza la generación ABS, que también funciona en el 296 GTB. Las intervenciones de control se han vuelto mucho más sensibles.

En cuanto al hardware, el apasionante sistema de frenos cerámicos utiliza pinzas de freno mo-

FERRARI SF90 XX STRADALE

PRECIO: **770.000 euros**
MOTOR: 8 cilindros en V a 90° con dos turbocompresores. Diámetro x carrera: 88,0 x 82,0 mm. **Cilindrada:** 3990 cm³, compresión 9,5:1. **Potencia:** 797 CV (586 kW) a 7900 rpm. **Par motor:** 804 Nm a 6250 rpm. Más tres motores eléctricos, potencia de 233 hp (171 kW), potencia del sistema de 1.030 hp (758 kW). **Par del sistema:** n.d.
TRANSMISIÓN: Tracción total, con cambio de doble embrague de ocho velocidades, ESC
SUSPENSIÓN: Paralelogramo deformable en ambos trenes.
Frenos: Discos cerámicos autoventilados 398/390 mm, ABS. **Neumáticos** 255/35 R 20 delante y 315/30 R 20 detrás.
Largo/ancho/alto: 4.850 x 2.000 x 1.225 mm. Batalla: 2.650 mm. **Depósito de combustible:** 68 litros. **Peso en seco:** 1.560 kg (aprox. 1700 kg con el tanque lleno). **Relación potencia-peso:** 1,7 kg/CV.

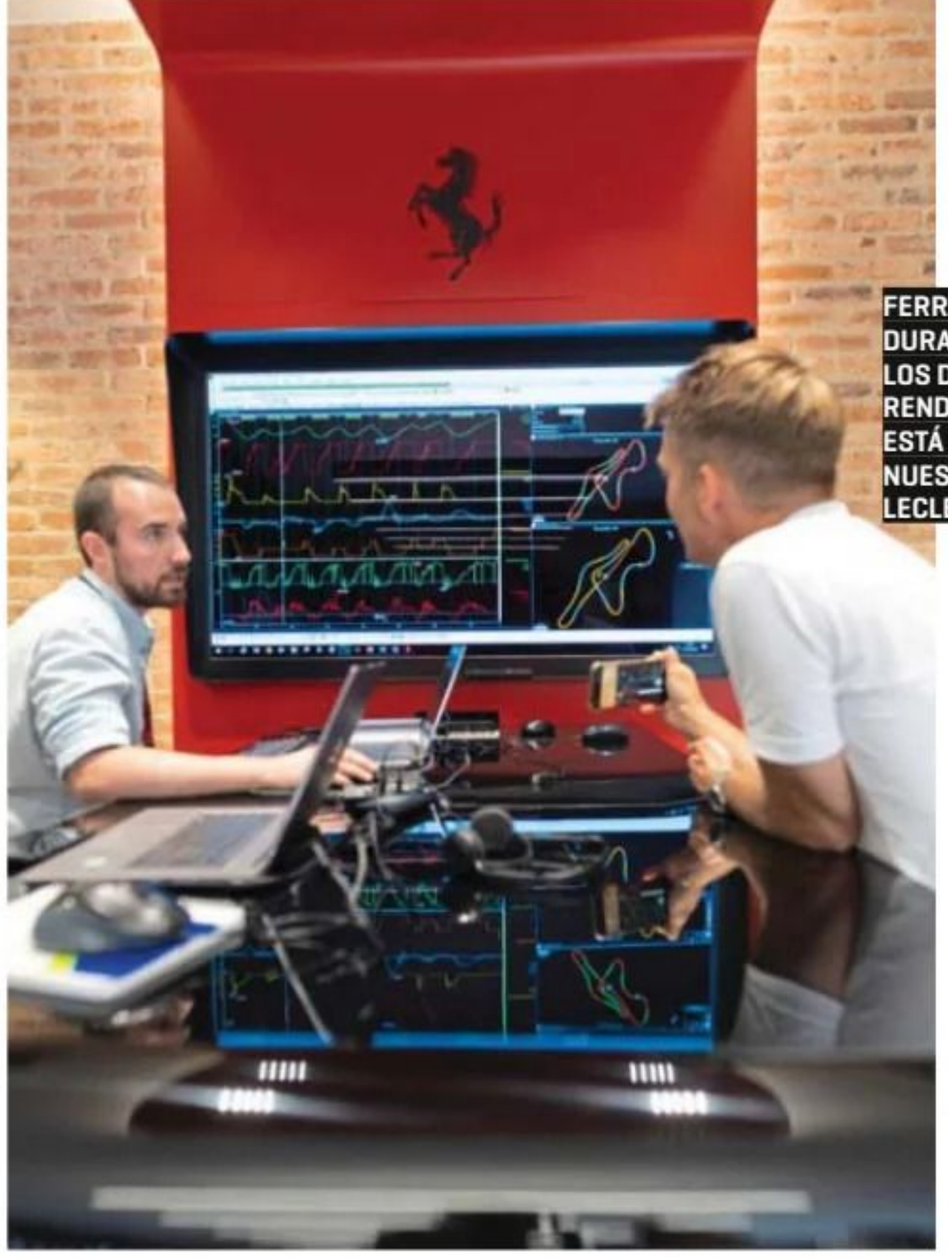
PRESTACIONES
Aceleración de 0-100 km/h: 2,3 segundos
Velocidad máxima: 320 km/h.
Consumo: 8,6 litros y 150 kWh/100 km

LA POTENCIA FINAL DE LA UNIDAD DE POTENCIA ES 1.030 CV, CON SU V8 BITURBO CON CASI 800 CV ,MÁS LOS DOS MOTORES ELÉCTRICOS EN EL EJE DELANTERO QUE SUMAN 171 KW MÁS.

FERRARI SF90 XX STRADALE

GRACIAS A SU EJE DELANTERO ELECTRIFICADO, EL HIPERCOCHE ACELERA INICIALMENTE CON TRACCIÓN TOTAL, HASTA QUE LA TRACCIÓN ELÉCTRICA SE DESCONECTA DE NUEVO A 210 KM/H Y SÓLO ES UN PROPULSIÓN

FERRARI SF90 XX STRADALE



FERRARI TOMA TIEMPOS DE VUELTA DURANTE LA PRUEBA Y LUEGO ANALIZA LOS DATOS CON NOSOTROS. EL RENDIMIENTO DEL SF90 XX STRADALE ESTÁ FUERA DE TODA DUDA, EL NUESTRO NOS LO COMPARAN CON LECLERC...

530 KILOGRAMOS A 250 KM/H. LA CARGA AERODINÁMICA TOTAL DEL XX ES EL DOBLE QUE LA DEL SF90 CON EL PAQUETE ASSETTO FIORANO.

dificadas con ventilación optimizada, pastillas de freno diferentes y nuevos discos en los ejes delantero y trasero (mejor ventilados, 10 milímetros más de diámetro en la parte trasera). El freno XX no sólo destaca por su control optimizado, sino que también detiene los aproximadamente 1.700 kg con el depósito lleno (peso en seco 1.560 kg) de forma más eficaz que el SF90 con neumáticos idénticos. Incluso sin tecnología de medición, se nota que el XX puede convertir mejor el agarre de los neumáticos slick del Michelin Pilot Sport Cup 2 R con el código Ferrari K1 en valores de desaceleración más altos y distancias de frenado más cortas. Aremberg y Bergwerk, tengan cuidado ahora.

Gracias a su eje delantero electrificado, el hipercoche acelera inicialmente con tracción total, hasta que la tracción eléctrica se desconecta de nuevo a 210 km/h y sólo la potencia del motor de combustión proporciona propulsión a través del eje trasero. Los ingenieros programaron una función especial llamada “Extra Boost” para el XX en el modo de clasificación, que se activa mediante el símbolo del cronómetro en la superficie táctil e-Manettino en la parte inferior izquierda del volante. Al acelerar, durante unos dos segundos se dispone de 13 caballos adicionales. Una nueva configuración en la pantalla digital proporciona información sobre la cantidad de refuerzos disponibles.

Al salir de curvas cerradas, como la horquilla de la 9, el XX tiene problemas con el sobreviraje, pero esto se puede controlar fácilmente con reflejos de dirección divertidos de conducir. Parece que la presión de los neumáticos del eje trasero es demasiado alta. Durante las presentaciones de conducción, las correcciones de la presión de inflado de los neumáticos generalmente no se hacen con tanta frecuencia porque la última décima de segundo no importa.

El XX no ganará más tiempo en el sprint, sino en las curvas y al desacelerar. Aunque Fiorano es la pista local del hipercoche, su diseño de pista con muchas curvas lentas no es ideal para el nuevo héroe del ala fija. Sólo en las curvas 11 y 12 el bien entrenado Cavallino puede indicar que todo, desde velocidades de curvas medias a rápidas, será su dieta favorita. Aquí es donde la aerodinámica comienza a funcionar, el aerogrip entra en vigor y la carga aerodinámica presionará al XX Stradale hacia la línea ideal como por arte de magia.

Pero parece que el nuevo concepto aerodinámico de Fiorano nunca está realmente en su ventana de trabajo. Al nuevo animal de carga aerodinámica de Maranello le deberían gustar aún más los virajes de Schweden, la curva izquierda de Kesselchen o Mutkurve. Así que el SF90 XX Stradale es una razón más por la que quiero que las vacaciones de invierno en Nordschleife terminen lo antes posible.

RAÍCES PROFUNDAS

EN FERRARI SIEMPRE HA HABIDO DOS BANDOS: MOTOR CENTRAL O DELANTERO. LOS PRIMEROS HAN FOMENTADO LA LEYENDA EN LA COMPETICIÓN, PERO LOS SEGUNDOS SON LOS QUE HAN MANTENIDO LA ESENCIA CLÁSICA DE LA MARCA DE MARANELLO Y, LO MÁS IMPORTANTE, LA CUENTA DE RESULTADOS. PORQUE LOS GT SON LOS QUE HAN OFRECIDO LAS MEJORES CIFRAS DE VENTAS, YA QUE SON MÁS APROPIADOS PARA "TODOS LOS PÚBLICOS", SIN PERDER LA ESENCIA DE UN FERRARI. Y EL ROMA ES LA MEJOR INTERPRETACIÓN DE UN GT PURA SANGRE.

Texto: **Juan Ignacio Eguiara / Carl Nowak.** Fotos: **Achim Hartmann**

GF 750MK

ABUS
DEMAG

De 1959 a 1963, Ferrari construyó 955 ejemplares del 250 GTE 2+2, lo que lo convirtió, con diferencia, en el Ferrari de mayor éxito en la entonces joven historia de la compañía. Más cómodo y práctico, el GT consolidó el lugar de Ferrari en el mundo de las carreras de ricos y famosos.

Modelos más cercanos como el GT SWB o el GTO hicieron lo mismo en las pistas de carreras. Durante muchos años, ambas formas constituyeron el yin y el yang de la construcción de vehículos deportivos en Maranello e impulsaron la creación de la leyenda detrás del Cavallino Rampante. Pero más tecnología trae consigo más rendimiento, y la antigua línea divisoria se está volviendo cada vez más borrosa. Hoy en día, lo que en realidad es un 812 Superfast "granturístico", bueno, superrápido correteando por una pista de carreras, y un F8 Tributo realmente orientado a las carreras, tiene propiedades granturísticas impresionantes.

Entonces, ¿qué sucederá cuando Ferrari se centre plenamente en el GT? Respuesta: el Roma. Por eso no sorprende que el Roma se mantenga en ese fino equilibrio entre ese ying o yang y cumple a la perfección en los dos lados.

La dirección responde de manera muy directa, pero está lo suficientemente relajada en la posición media como para no tener que corregirla constantemente. Con el Manettino en posición de confort por encima de 80 km/h, el chasis MagneRide resuelve con impresionante aplomo y coherencia todo lo que los municipios y autopistas tienen actualmente en su lista de tareas pendientes con tanto bache traicionero. Pero eso sí, la estabilidad está antes que la comodidad.

EL ROMA SE MANTIENE EN ESE FINO EQUILIBRIO ENTRE ESE YING O YANG

EL V8 BITURBO CONOCIDO COMO F154 LADRA FURIOSAMENTE ANTES DE CAER EN UN RALENTÍ

Esto significa que la Roma no se balancea, sino que calma la estructura rápidamente, pero de forma muy precisa y suave. Lo que queda es un agarre en carretera firme pero inmensamente seguro. Al coche de dos puertas, que tiene neumáticos comparativamente conservadores con 245 delante y 285 detrás, no le importan mucho las irregularidades de la carretera; a modo de comparación: un BMW M4 tiene 275 delante y 285 detrás.

Si lo desea, el Roma mantiene la distancia con el vehículo que circula delante a través del ACC, avisa si se sale involuntariamente del carril, avisa de invitados no deseados en el ángulo muerto o puede aparcar tranquilamente durante un descanso durante un viaje largo gracias a cámaras de visión envolvente. Los sistemas, aplicados de forma limpia, pueden competir con los de los grandes fabricantes, salvo en el reconocimiento impreciso de las señales de tráfico. Esto también se aplica a la luz LED matricial opcional.

¿Y el lugar de trabajo? El interior separa al conductor y al pasajero delantero con un lujoso separador de ambientes que sostiene la abultada pantalla de información y entretenimiento y el panel de control de la transmisión inspirado en una puerta de cambios abierta. El espacio es amplio, hay huecos útiles y una segunda fila de asientos que, gracias a los respaldos abatibles, rápidamente abandona la idea imaginativa de acomodar a personas allí en favor de más espacio de almacenamiento. El maletero también añade un toque más a las especificaciones del GT con un volumen máximo de 345 litros. Esto también se aplica a los asientos. Ya sea para las mejillas inferiores o superiores, para los muslos o para la zona lumbar, ofrecen numerosas posibilidades de ajuste y responden a todas las preguntas sobre comodidad. Sin embargo, algunos de los ajustes deben realizarse a través de la pantalla táctil central, que es algo voluble. Aunque agrupa sus funciones de forma compacta en menús planos, no tiene la última palabra en términos de velocidad y resolución. Y mientras el manejo de limpiaparabrisas, luces e intermitentes a través del volante se convierte en una rutina sorprendentemente rápida, Ferrari sucumbió a la tentación con su última generación de volantes de digitalizar el manejo con botones capacitivos y empeorarlo así.

Activar el control de crucero y controlar la enorme pantalla del velocímetro se vuelve un asunto complicado. Peor aún: el botón de arranque rojo del volante también ha sido reemplazado por un panel táctil, que al arrancar el motor se siente un poco como desbloquear la costosa botella de champán con un golpe

LA PANTALLA DEL VELOCÍMETRO TIENE UNA RESOLUCIÓN MUY NÍTIDA Y SE PUEDE CONFIGURAR HASTA EL COLOR DEL TACÓMETRO. LOS BOTONES DETRÁS DEL VOLANTE CONTROLAN LOS MEDIOS Y EL VOLUMEN.

FERRARI ROMA

LOS ASIENTOS SON LOS QUE ESPERAS DE UN BUEN GT, CON SUJECIÓN PERO CÓMODOS.

en lugar de disparar delicadamente el corcho hacia el cielo nocturno. La experiencia háptica de arrancar el motor puede haber caído por debajo de los unos y los ceros, pero la experiencia acústica inmediatamente hace que los pequeños pelos de los brazos vuelvan a ponerse firmes.

El V8 biturbo conocido como F154 ladra furiosamente antes de caer en un ralentí ligeramente brusco. Como es típico de la marca, en el centro de la unidad gira un cigüeñal plano, cuyas bielas están todas en un mismo plano. Los encendidos que saltan de banco en banco crean el sonido ronco. Detrás del eje delantero se encuentra el motor de 3,9 litros, que con 620 CV en su segunda versión más débil (!) puede justificar por sí solo la compra de un Roma.

Comienza con la respuesta del acelerador, que alcanza tal espontaneidad incluso a velocidades en las que otros turbos todavía están dormidos, que los dos turbocompresores con cojinetes de bolas sólo anuncian su existencia con un silbido. E interpretación GT o no: al fin y al cabo, ni siquiera un coche que se anuncia con las palabras “La nuova Dolce Vita” delicadamente derretidas sale de la fábrica de Maranello sin un cierto nivel de exigencia de prestaciones. No sólo arroja sus 760 Nm a tus pies, sino que simplemente brota de él aparentemente sin dificultad. Dependiendo de la posición del pedal del acelerador, puede pasar de mar en calma a mar embravecido.

Esto es posible gracias al control electrónico de la presión de sobrealimentación, que libera el par máximo sólo en séptima y octava marcha, siempre con el objetivo de generar un par cada vez mayor y ese inmenso placer de acelerar. Pero eso no quita la eficiencia del Ferrari en aceleración.

Mediante Launch Control alcanza los 100 km/h en 3,5 segundos, pero sólo entonces se desarrolla toda la potencia del propulsor. Aunque de todas formas el Roma nos defraudó ya que no alcanzó la especificación de fábrica de 9,3 segundos para alcanzar los 200 km/h y solo pudo hacerlo en 9,9 segundos, si bien ese crono es suficiente para estar por delante de casi todos sus competidores gracias a su desenfrenada disposición a subir de vueltas. La aceleración simplemente no parece querer detenerse, especialmente en vías de alta velocidad. El Mercedes-AMG SL 63, por ejemplo, tarda más de ocho segundos hasta alcanzar los 280 km/h, e incluso un 911 Turbo normal tiene que ceder un poco. El ocho cilindros resuena desde el arranque hasta que rompe en un estallido a 7.500 rpm. El Roma sigue siendo algo reservado por fuera, pero ruge aún más fuerte en el interior.

FERRARI ROMA

NUESTRAS MEDICIONES

ACELERACIÓN

0-40 km/h: 1,3 s
0-100 km/h: 3,5 s
0-160 km/h : 6,7 s
0-200 km/h: 9,9 s

FRENADA

100-0 km/h: 34,1 m / 11,3 m/s/s

FRENADA ASIMÉTRICA

80-0 km/h: -- s

(Realizada con las ruedas del lado izqdo, sobre firme con adherencia similar al hielo, y ruedas de lado dcho, sobre asfalto mojado)

SLALOM

Mejor tiempo: -- s
Velocidad media: xxx km/h

SONORIDAD

Ralentí: -- dBA
120 km/h: -- dBA
140 km/h: -- dBA
160 km/h: -- dBA

ÍNDICE DE ARTICULACIÓN

(Calidad de comunicación entre ocupantes: 100% óptima, menor de 45% baja)
120 km/h: --%
140 km/h: --%
160 km/h: --%

ADELANTAMIENTO

Velocidad km/h (marcha)
20 a 70: --s en D
70 a 120: -- s en D
20 a 120: -- s en D
80 a 120: --s en D

CONSUMOS (L/100 KM)

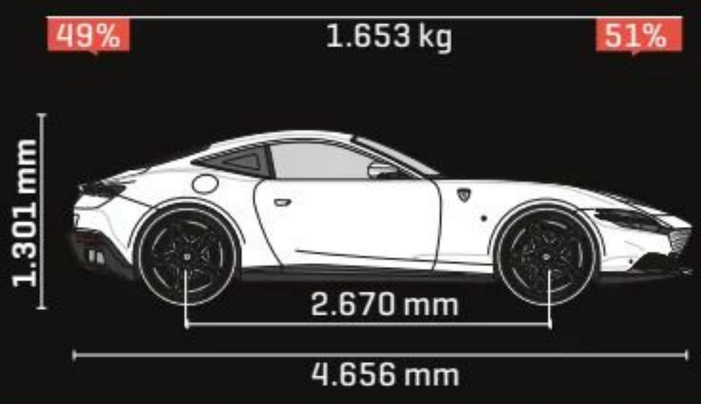
Urbano: --
Carretera: --
Medio: --
Máximo en la prueba: --
Autonomía media: -- km

254.579 €

POTENCIA Y PAR

Potencia máxima: 620 CV a 7.500 rpm
Par máximo: 78 mkg a 5.500 rpm
Régimen máximo: 7.900 rpm
Relación peso/potencia: 2.67 kg/CV

DIMENSIONES Y PESO



CON LOS DATOS EN LA MANO

No hemos podido hacer todas las pruebas posibles, pero sí de las más importantes. Por ejemplo la de aceleración que no ha logrado lo anunciado por el fabricante, pero no por mucho. A medida que va perdiendo velocidad pierde algo más de aceleración, pero en los primeros metros sí lo logra gracias a su exelente motricidad.

MOTRICIDAD Y RECUPERACIONES. FRENADA.

ACELERACIÓN Y PESO. CONSUMOS.

VALORACIÓN

MOTOR ★★★★★
CAMBIO ★★★★½
ACELERACIÓN ★★★★½
ADELANTAMIENTO ★★★★½
SONORIDAD ★★★½☆
FRENOS ★★★★½
CONSUMO ★★★★½

DATOS OFICIALES

MOTOR

Disposición: Delantero (central) de 8 cilindros en V.
Cilindrada: 3.855 cc (86,5 x 82,0 mm).
Alimentación: Gasolina de inyección directa con doble turbo.
Compresión: 9,5:1.
Potencia máxima: 620 CV a 5.750-7.500 rpm.
Par máximo: 760 Nm entre 3.000-5.750 rpm.

TRANSMISIÓN

Propulsión trasera con cambio automático de doble embrague de 8 relaciones con autoblocante.

BASTIDOR

Suspensión: delantera y trasera de paralelogramo deformable con muelles helicoidales, amortiguadores magnéticos y estabilizadora.
Dirección: Cremallera hidraúlica.
Frenos: Discos cerámicos de 390/360 mm.
Neumáticos: 245/35 R20 dealnte y 285/35 R20 detrás.
Presiones de neumáticos: -- bar.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 320 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h: 3,4 s.
Consumos homologados: 11,2 l/100 km

COTAS

Ancho: 1.974 mm
Vías: 1.652/1.679 mm
Peso: 1.645 kg

SU EJE DELANTERO CON NEUMÁTICOS RELATIVAMENTE ESTRECHOS ESTÁ DISEÑADO PARA LA CARRETERA

Cuando se conduce con calma, la transmisión de doble embrague de ocho velocidades cambia de marcha suavemente con deslizamiento del embrague y, en ocasiones, mantiene el V8 por debajo de las 1.000 revoluciones. Si combinas "Sport" o "Race" con intervenciones manuales en los sensores de cambio que hacen clic irresistiblemente al tacto, las marchas golpean acústica y físicamente como un rayo. Las marchas uno a cinco son extremadamente cortas, de modo que el flujo de potencia salta rápidamente de un pico a otro, antes de que las largas marchas superiores permitan al Roma navegar a 180 km/h de manera relajada a 2.500 revoluciones.

El freno cerámico estándar está a la altura de la tarea con control ABS de alta precisión y una sensación firme del pedal. Los valores de frenada son buenos, sin poner un signo de exclamación en esta prueba. Y como si el Roma necesitara una prueba más de que se trata de un GT realmente exitoso, también muestra claramente su orientación en el manejo: gracias a la distribución de peso casi neutral y a unos 1.653 kilogramos aún más aceptables, cambia de carril de manera neutral, guiado por su suave y precisa dirección. Incluso en la curva característica más dura del amortiguador (Race), éste se hunde ligeramente en los muelles y empuja notablemente al subviraje al límite.

La tracción está a la altura del inmenso rendimiento en seco, también gracias al control de tracción extremadamente preciso. El diferencial eléctrico de deslizamiento limitado también distribuye la potencia de forma sensible y permite derrapes fácilmente controlables cuando el ESP está desactivado. En resumen: el Roma puede correr en la pista, pero se nota que su eje delantero con neumáticos relativamente estrechos está diseñado para la carretera y no para récords de vuelta. Sólo está disponible con neumáticos normales; Ferrari no utiliza neumáticos semi-slicks que sean sensibles a la humedad.

Esta orientación constante es lo que lo convierte en un compañero agradable y elegante en carreteras y autopistas, incluso si la carretera rápidamente se vuelve demasiado estrecha para la potencia que ofrece.

Por muy fantásticas referencias que tenga Ferrari, no todo en él sigue plenamente el fenómeno GT. Por un lado está el freno, que convence en una conducción deportiva por su punto de presión fijo. El volumen interior también fluctúa entre alto y muy alto cuando el bypass de la trampilla de escape se abre en "Race". Además, el Roma exige respeto por sus prestaciones en condiciones de humedad, porque incluso en el modo mojado, diseñado para estas condiciones, el GT de tracción trasera a veces puede desmandarse de forma repentina, incluso con el ESP activado.

El acabado es indigno de un coche de 200.000 euros. Juntas de goma y puertas onduladas, espacios sucios entre el capó, los guardabarros y el parachoques delantero, arrugas en el cuero del tablero y un sistema de aire acondicionado automático, que sólo quería enfriar pero no calentar, lo que creaba una atmósfera fría en el baquet de cuero a seis grados. Una verificación cruzada en el concesionario Ferrari indica un caso aislado, ya que los Roma expuestos allí no revelaron ningún otro defecto aparte de las juntas de goma. Por tanto, es muy posible que la Roma se lleve el título de Ferrari más exitoso de los tiempos modernos. La Roma te toca el corazón, a cualquier velocidad y en cualquier camino. Hay un Gran Turismo de cinco estrellas en él, pero aún se esconde detrás de algunos descuidos cualitativos.

EDICIÓN LIMITADA ASTON MARTIN V12 VANTAGE

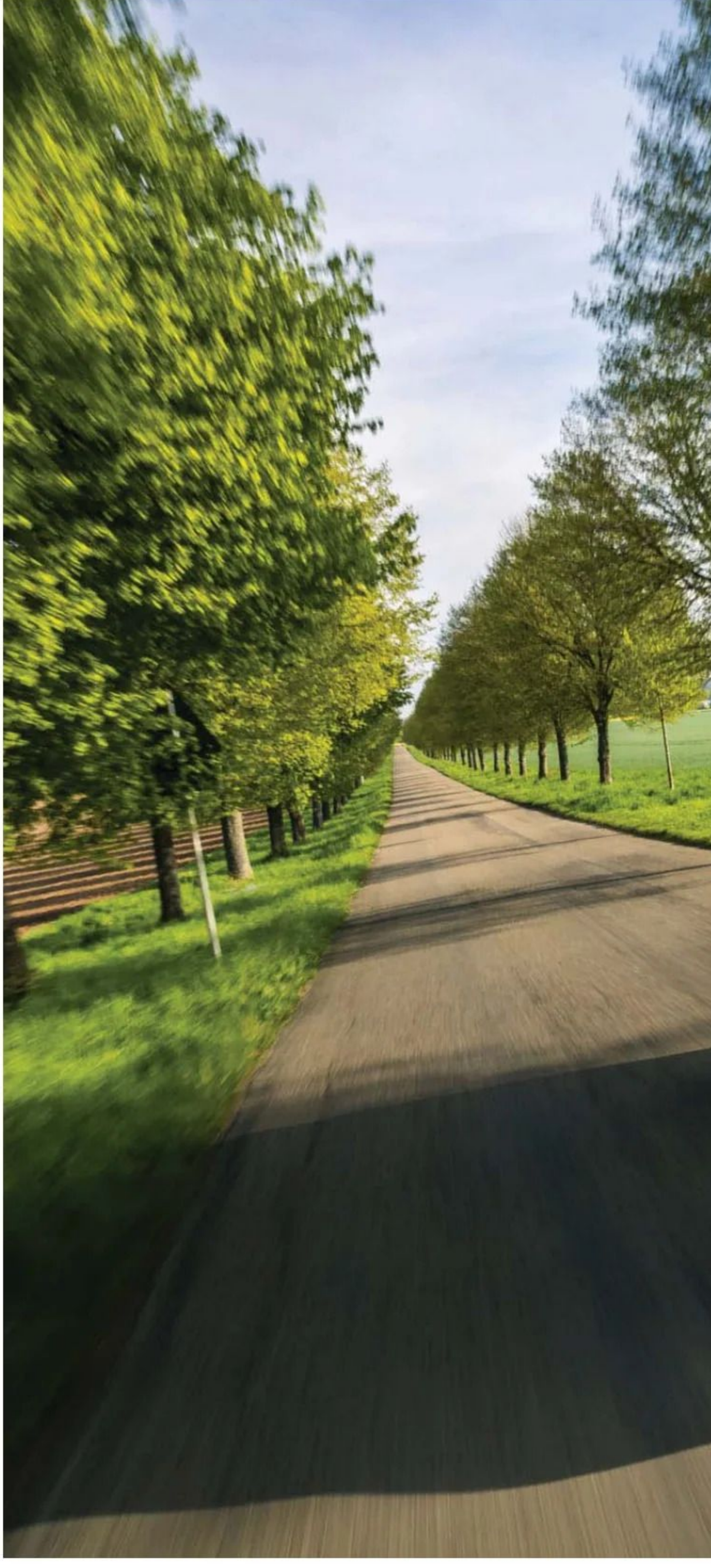
FIN DE FIESTA

¿CÓMO DESPEDIR A UN COCHE ICÓNICO? PUES CON UNA VERSIÓN MUY ESPECIAL. LOS 333 EJEMPLARES SE AGOTARON ENSEGUIDA Y FUE YA HACE TIEMPO, PERO AHORA HEMOS TENIDO LA OPORTUNIDAD DE PROBAR EN EXCLUSIVA ESTE MODELO ACTUALIZADO Y POTENCIADO DEL QUE NOS ACORDAREMOS DURANTE AÑOS Y AÑOS CUANDO YA NO TENGAMOS EN NUESTRO MERCADO SEMEJANTE Y PODEROSO V12.

Texto: Jörn Thomas. Fotos: Arturo Rivas

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

ASTON MARTIN V12 VANTAGE



Jubilarse con dignidad y disfrutar de su jubilación parece ser incluso más difícil que comenzar su carrera de nuevo. Las cosas son diferentes con el Aston Martin V12 Vantage. Para él, es hora de volver a hacer algo diferente antes de que llegue la electrificación en la próxima generación. Así que en Gaydon no construyeron un objeto de diseño elegante y maquillado, sino que construyeron un deportivo serio. Más ligero, más ajustado, más dinámico… y, agotado. Los libros de pedidos de las 333 unidades apenas estaban abiertos cuando se volvieron a cerrar. En este caso no tenemos ante nosotros ni un consejo de compra deliberado ni una valoración del precio. Con el precio básico ya en el precipicio de 300.000, el primer extra lo empuja al abismo. Y hay muchos, como lo revela la lista de precios de diez páginas.

¿Estudiar el entorno? “Quizás más tarde, simplemente conduzca”, ahora nos dicen. Después de un estridente arranque de escape, el biplaza rueda en modo de descanso a velocidad de reposo. El V12 biturbo puede calentar sus 11 litros de aceite de motor y retorcer la transmisión automática ZF-8HP. Todo parece sencillo nada más empezar. El V12 de 60 grados suena en una liga propia. Sin burbujeos profundos del V8, sin gritos de alta frecuencia del V10, más bien una mezcla de graves sólidos con un rico bouquet de medios. En cualquier caso, suena especial. Exclusivo.

Salimos despacio, pero el pulso sigue alto, los laterales de las llantas de 21 pulgadas parecen de-

KY22 HRE

ASTON MARTIN V12 VANTAGE

LOS ASIENTOS SON UNA OBRA DE ARTE PARA LLEVAR AL SALÓN DE CASA Y EL MOTOR UN PRODIGIO DE POTENCIA Y PAR.

masiado frágiles, esperando a que se produzcan desconchones indeseados en el bordillo…, hablo por experiencia personal en otras ocasiones.

Por suerte esta vez todo queda intacto. Los splitters, los blades, los spoilers, los difusores y las ruedas de carbono. ¡Y tiene palas y ruedas! Distinguen al Farewell Vantage de sus hermanos. Pero eso no fue todo.

Quienes están familiarizados con la marca lo saben: aquí viene el Vantage más poderoso. En la familia británica, sólo el DBS y el DBX707 ofrecen más potencia: el V12 biturbo del DBS 725, el V8 del DBX 707 CV. ¿Problema? Ninguno, con 700 CV y 753 Newton metros, el 5,2 litros envía a la parte trasera 315 de par suficiente con la vía 40 milímetros más ancha. Esto también explica por qué los retrovisores exteriores cuelgan de brazos tan largos. Hay que ver de lejos. El primer tramo libre de la autopista también aclara la veracidad de las promesas técnicas. Debería correr a 322 km/h. Puede correr a 322 km/h. Según el velocímetro, eso sí, no lo hemos podido comprobar.

¿Duda? No precisamente. Ni la aceleración positiva ni la aceleración negativa, de las que es responsable un generoso par de discos cerámicos de 410 mm en la parte delantera y 360 mm en la parte trasera convierten la cinética en calor. Con un tacto de pedal muy firme y dosificación fina. También en este caso los viejos roqueros pueden demostrar una vez más lo que son capaces de hacer. Hasta la fecha, ningún tacto de pedal se ha sentido tan sólido como este sistema convencional. Al acelerar, las cosas se ponen más amargas para héroes como el V12. ¿Héroes? Al menos eso es lo que piensa el ex director general de Aston Martin, Tobias Moers, que ve en el Vantage V12 el héroe de la marca, aunque en el sprint hasta los 100 tendría que lidiar con los filisteos rebeldes de

DEBERÍA CORRER A 322 KM/H. PUEDE CORRER A 322 KM/H. SEGÚN EL VELOCÍMETRO, ESO SÍ, NO LO HEMOS PODIDO COMPROBAR

ASTON MARTIN V12 VANTAGE

UN PUESTO DE CONDUCCIÓN A LA ALTURA DE LA EXCLUSIVIDAD, CON UN CONTROL A TRAVÉS DE BOTONES AL ESTILO DE MERCEDES GT. PANTALLA SÍ, PERO NO ES TÁCTIL.

LLANTAS, FRENOS, ALERÓN... NO SE HA ESCATIMADO EN NADA PARA ESTE MODELO DE COMBUSTIÓN QUE PONE FIN A UNA ERA.

ASTON MARTIN V12 VANTAGE

PRECIO: 299.500 euros
Motor: Delantero longitudinal de 12 cilindros en V con dos turbocompresores. Diámetro x carrera (mm): 89,0 x 69,7. **Cilindrada:** 5.204 cm³. **Compresión:** 9,3:1. **Potencia:** 700 CV (515 kW) a 6.500 rpm. **Par:** 753 Nm a 1.800–6.000 rpm.
TRANSMISIÓN: Tracción trasera con cambio automático de ocho velocidades, ESP.
CHASIS: Suspensión: Delantera y trasera de paralelogramo deformable. **Frenos:** Discos cerámicos autoventilados (410/360 mm) con pinzas de seis pistones delante y de cuatro pistones detrás, ABS. **Neumáticos:** 275/35 R 21 delante y 315/30 R 21 detrás. Llantas de aleación ligera.
COTAS: Largo x ancho x alto (mm): 4.465 x 1.982 x 1.273. **Batalla:** 2.704 mm. **Depósito de combustible:** 73 litros. **Peso aproximado:** 1870 kg. **Relación peso/potencia:** 2,6 kg/CV

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h: 3,5 segundos.
Velocidad máxima: 322 km/h
Consumo: 13,69 l/100 km.

la electricidad. Tipos como el Audi RS e-tron GT, Porsche Taycan Turbo, Mercedes-AMG EQS. Por otro lado, estos pensamientos rápidamente pasan a ser secundarios en las radicales carcasas de carbono del Vantage. Regulable en longitud mediante bucle, respaldo abatible eléctricamente.

Pero en realidad estas obras de arte hechas de carbono, con diferentes materiales de revestimiento sobre los cojines finamente cosidos, son casi demasiado bonitas para sentarse. Por su aspecto, aptos para el salón, con soporte lateral en forma de mariposa, y que ahorran además 7,3 kilogramos. "Pruébalo tú mismo", me vuelven a decir con guiño sonriente. Lo mismo ocurre con aquellos que son torpes al entrar en el Vantage entre el techo bajo y los laterales altos de los asientos. Sin exceso de pantalla ni pilas de capas de menú. ¿Presionando en la pantalla? Con alegría. Pero no ayuda porque no hay función táctil. El Vantage se basa en el veterano maduro sistema ex-Mercedes de botones físicos más pulsadores giratorios.

Otro detalle que también destacamos son los nuevos amortiguadores adaptativos, los resortes significativamente más ajustados, los estabilizadores modificados (más blandos en el eje trasero que antes, lo que no cambia la falta de balanceo), los rodamientos modificados y su mayor rigidez general. Todo se puede experimentar directamente, como el bloqueo del diferencial del eje trasero, la vía más ancha y el Michelin Pilot Sport 4 S, que aseguran la tracción, así como el paquete aerodinámico compuesto por bajos, láminas, splitters, spoilers y difusores, que da como resultado Se producen más de 200 kilogramos de carga aerodinámica a máxima velocidad.

OTRO DETALLE QUE TAMBIÉN DESTACAMOS SON LOS NUEVOS AMORTIGUADORES ADAPTATIVOS

Tiene sentido para un atleta serio que tiene a su piloto firmemente comprometido y plenamente empleado. El V12 biturbo no cree en el par instantáneo constante, lo que obliga a examinar sus características y la estrategia automática. O le anima a cambiar de marcha con las guadañas de carbono de fácil agarre situadas junto al volante.

Se necesita una fase de aclimatación para conocerse, pero siempre hay que tener presente que tiene un retraso mínimo en la generación de potencia, se presta atención a la sincronización del cambio, se confía en el eje trasero muy ancho, con el delantero que anula en gran medida el subviraje pero que va buscando mucho entre los baches de la carretera con una dirección muy directa y ágil. Conducción activa, en resumen. Es una cuestión de confianza, y este Aston la ofrece a raudales. Una versión que representa un fin de fiesta, un canto de cisne del que nos acordaremos más adelante. Bay bay V12.

LA CARA OSCURA

MR. DARK
Testigo anónimo

CAMBIO DE PENSAMIENTO

Cantaba el duque de Mantua en Rigoletto que "la mujer es voluble cual pluma al viento, cambia de acento y de pensamiento". El libretista sería muy bueno escribiendo textos para óperas, pero más bien estrecho de miras. Una pluma al viento se mueve, como todo, según las fuerzas que actúan sobre ella. Quien no lo entiende, asume que ese movimiento es producto del azar. Hay quien sostiene que el azar existe a nivel cuántico porque se producen fenómenos impredecibles. Es lo mismo que lo de la pluma: como yo no sé por qué que pasa, es que pasa por azar.

Cambiar de pensamiento, como la donna, es imprescindible para progresar. Eso no implica que cualquier cambio sea positivo. Como en la naturaleza, las mutaciones pueden ser favorables, desfavorables o irrelevantes. Cualquier cambio de parecer, individual o colectivo, igualmente puede tener efectos positivos o negativos. Supongo que pasa en todos los órdenes de la vida pero yo lo veo en los coches, el área donde mi ignorancia resulta algo menor.

Ya llego al ejemplo del que quería hablar: el Mercedes-Benz Clase S W140, lanzado en abril de 1991. Llegó diez meses después de que comenzara una recesión económica en Estados Unidos y ocho después de que Irak invadiera Kuwait, con el efecto que tuvo en el precio del petróleo. En ese contexto, un coche de aquel tamaño y con un V12 de seis litros pareció extemporáneo. Se cuenta a veces que por eso echaron de la empresa al diseñador, Olivier Boulay. Lo dudo porque volvieron a contratarlo para el relanzamiento de la marca Maybach, que acabó siendo un batacazo de proporciones semejantes a las de aquellos zambombos. El W140 parecía muy grande pero más por su forma que por sus dimensiones. Aunque inicialmente solo estaba prevista la versión larga, la longitud de la corta solo era 95 mm superior a la del Clase S anterior (W126). Media 1,89 m de ancho, más que otras grandes berlinas de la época como el BMW Serie 7, el Jaguar XJ o el Lexus LS 400, pero no mucho. Sí destacaba por la altura, metro y medio hasta el techo y también considerable hasta la parte superior del capó y de la tapa del maletero. Nos echamos las manos a la cabeza al ver que la versión con el V12 pesaba casi 2,2 toneladas. La impresión general fue que resultaba desmesurado y, de hecho, en la segunda serie lanzada en 1994 rebajaron un poco la altura del techo.

Hoy, un Mercedes-Benz EQS es solo 10 mm más largo que el aquel Clase S de 1991, pero mide 1,96 de ancho y 1.72 de alto. Y pesa de 2,7 a 2,8 Tm, según la versión. El actual Clase S (W223) es mucho mayor que el W140. Por supuesto, no es algo que ocurra solo en Mercedes-Benz. El Audi Q8, el BMW i7 o el Volvo EX90 tienen versiones que pasan de 2,7 Tm. Eso si el conductor viaja solo. Con todas sus plazas ocupadas y algo de equipaje, se ponen en tres toneladas.

Efectivamente, según para qué cosas, treinta años es mucho tiempo. Pero ese periodo se me antoja corto para este cambio de pensamiento tan drástico. No se trata de una cuestión cuantitativa, lo que antes nos parecía grande, ahora resulta pequeño. Es que la tendencia, que no solo afecta a esos modelos minoritarios y no solo a la industria del automóvil, es inversa a lo necesario. Desde el lanzamiento del W140 hasta ahora, la población mundial ha aumentado casi un cincuenta por ciento. Por tanto, es indispensable limitar el consumo de recursos, entre ellos las materias primas y la energía. Da igual que sea muy limpia y muy verde, no deberíamos convertir al planeta en un generador eléctrico.

En la sociedad que hemos construido, basada en el crecimiento económico derivado del aumento ilimitado del consumo, un cambio de pensamiento en sentido inverso se me antoja tan improbable como un milagro cuántico. Y esos milagros son como los otros, se habla mucho sobre ellos, pero no hay ninguna evidencia.

> Tras una generación, 30 años, los coches que se consideraban grandes ahora resultan pequeños. Crecemos para atrás.

[PRUEBAS ··· CLÁSICAS ··· HISTORIAS]

ESPECIAL CLÁSICAS

MOTO verde HISTÓRICO

Nº1 EDICIÓN 2023

5€

POR SOLO 5€ YA EN TU KIOSCO

Un número Histórico dedicado a las Motos de campo Clásicas

www.sportlifeiberica.es

Motor Clásico

DESCUBRE EL PASADO, DISFRUTA TU PASIÓN

www.autopista.es/clasicos motorclasico@slib.es facebook.com/motorclasico @Jesusbonilla_mc revista_motorclasico

TU REVISTA DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS, TODOS LOS MESES EN EL QUIOSCO

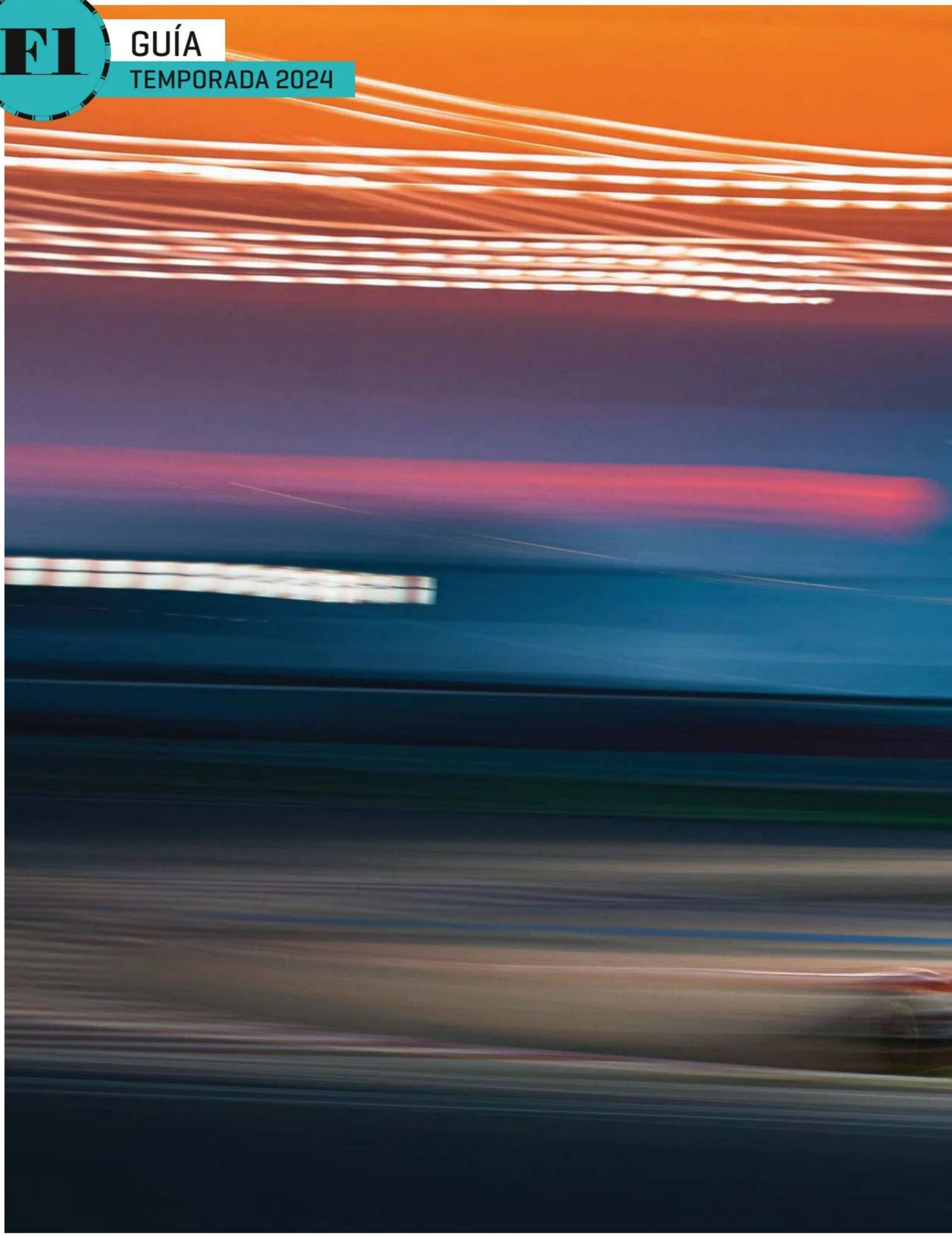
BÚSCALA TAMBIÉN EN SPORT LIFE IBÉRICA STORE

Disponible en el App Store

DISPONIBLE EN Google Play

F1

GUÍA
TEMPORADA 2024



ATRÁPALO COMO PUEDAS

DESPUÉS DE TRES TÍTULOS SEGUIDOS, MAX VERSTAPPEN SE HA GANADO A PULSO LA DISTINCIÓN HONORÍFICA DE GRAN FAVORITO A LA CORONA DE 2024. MIENTRAS EL NEERLANDÉS Y RED BULL SE DISPONEN A PROLONGAR SU REINADO, LA F1 SE APRESTA A VIVIR UNA REVOLUCIÓN EN 2025, CON EL PASO DE LEWIS HAMILTON A FERRARI.

Texto: Valentí Fradera. Fotos: Cordon Press, Pirelli, Red Bull, Ferrari, Mercedes.

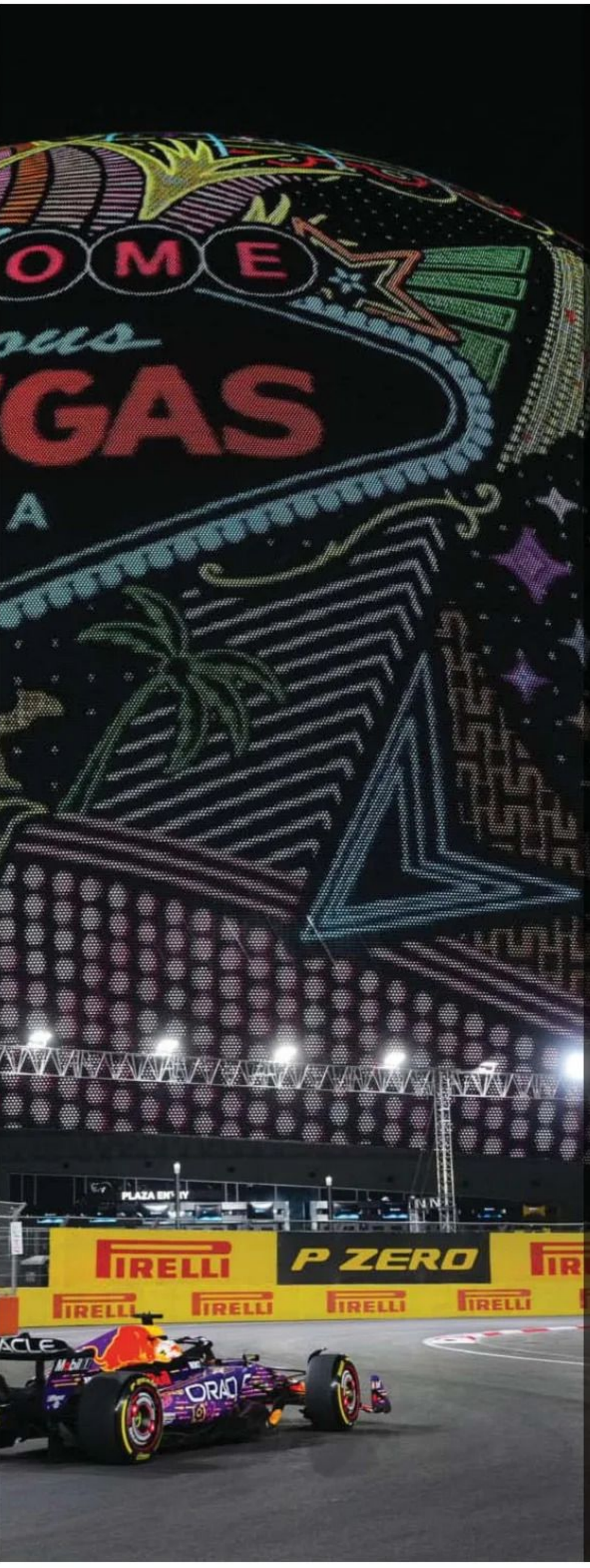
Con la inercia de la temporada más dominante de la historia de la F1, Red Bull y Max Verstappen deberían ser capaces de llevarse las coronas del 2024 sin bajarse del autobús. El equipo de matriz austriaca y su jefe de filas neerlandés son los grandes favoritos de la presente temporada, pero es indudable que los perseguidores no se han quedado de brazos cruzados, y todos han intentado hacer su particular interpretación de la receta Red Bull. La cuestión está en que los de Milton Keynes, bajo la batuta del mago de la aerodinámica Adrian Newey, han llevado su concepto un paso más allá. Habrá que ver si es suficiente para que rediten el dominio abrumador del 2023 (21 victorias de 22 posibles para el equipo, 19 con Max), o si alguien es capaz de mojarles la oreja.

No obstante, la temporada 2024 tendrá una trama paralela que nadie había visto venir. Corrían los primeros días del pasado mes de febrero cuando trascendía el fichaje de Lewis Hamilton por Ferrari… en 2025. Todo el paddock se quedó de piedra. También Toto Wolff y el resto del equipo Mercedes. No en vano, el heptacampeón había renovado con la estrella de tres puntas apenas en septiembre del año pasado. Supuestamente, por dos años. Pues resulta que no eran dos, sino "uno más uno", y Lewis decidió ejercer su opción de dejar el equipo después del primero. Se vestirá de rojo con 40 años y ocupará el asiento que esta temporada todavía defiende Carlos Sainz. Junto a Charles Leclerc, Hamilton formará un equipo de armas tomar. Pero eso será en 2025.

Huelga decir que dicho fichaje bomba provocará un tremendo baile de las sillas a lo largo y ancho del pit lane, cuyos primeros compases todavía no se habían dejado sentir en el momento de escribir estas líneas. Menudo contraste con la parrilla actual, que, por primera vez en la historia de la F1, era exactamente igual que la de 2023. Los mismos veinte pilotos que corrieron en Abu Dabi a finales del pasado mes de noviembre aterrizaron en la vecina Baréin tres meses más tarde, para dar el pistoletazo de salida al curso 2024.

A decir verdad, un cambio sí lo hubo. Nyck de Vries fue descabalgado de lo que entonces era Alpha Tauri antes del ecuador de la

POR PRIMERA VEZ, LOS MISMOS VEINTE PILOTOS PASAN DE CURSO



CALENDARIO

MADRID, HORIZONTE LEJANO

Si el tiempo no lo impide y la autoridad lo permite, la temporada 2024 será, por fin, la más nutrida de la historia. Nada menos que 24 grandes premios abarrotan un calendario que visita cuatro continentes, a la espera del presumible futuro retorno de Sudáfrica para hacer el pleno. Veinticuatro carreras ya estaban previstas en 2023, pero China se canceló incluso antes de empezar el curso, de resultas de los últimos coletazos del covid. Por fin, la carrera de Shanghái vuelve a mediados de abril. El anterior GP de China se disputó en 2019 y pasó a la historia como el Gran Premio puntuable número 1000."

Así, la temporada 2023 quedó en 23 carreras de buen principio, pero el GP en Imola también se tuvo que cancelar en el último momento, debido a las graves inundaciones en la Emilia-Romagna. En la práctica, se disputaron 22, las mismas que en 2022, pero con un estreno de altos vuelos, el GP de Las Vegas.

El 2024 vuelve a presentar las mismas 24 carreras inicialmente previstas el año pasado. La novedad es el baile de fechas entre los GP, en un intento de agruparlos por zonas geográficas y optimizar así los desplazamientos extraeuropeos. El objetivo se ha conseguido a medias. Por ejemplo, Japón pasa de septiembre a abril para intercalarse entre Australia y China, mientras que Qatar se va a diciembre para cerrar la campaña en el golfo Pérsico, junto a Abu Dabi. Pero se mantiene el chocante salto a Miami, esta vez entre China e Imola, y la habitual escala en Canadá en plena temporada europea, entre Mónaco y España.

El GP de España, en el Circuit de Barcelona-Catalunya, también cambia de fecha, pues pasa de primeros de junio a finales, ya en verano. No obstante, esta no es la novedad más llamativa referente a la manga española del Mundial. Un poco como ha pasado en el mercado de pilotos, el calendario ha revelado ya el sonado estreno del GP de Madrid, con un contrato inicial de diez años a partir de 2026. El escenario será un circuito semiurbano alrededor de los pabellones de Ifema, de manera que la capital española se inscribe en la liga de grandes eventos que se han puesto de moda bajo la gestión de Liberty, junto a Miami, Las Vegas o Yeda.

El primer año de Madrid coincide con el último del contrato en vigor de Montmeló con la F1, de modo que en 2026 deberían celebrarse ambas citas. Si el calendario se mantiene en 24 carreras, tal vez Madrid llegue en lugar de Imola, que finaliza su acuerdo en 2025 y, de momento, no lo ha renovado. Eso abre la puerta a la continuidad de la carrera catalana a partir de 2027. Montmeló ha hecho los deberes y en el GP de este año inaugurará la última fase de su programa de modernización, que ha supuesto la inversión de 50 millones de euros en el periodo 2022-2024. Entre otras cosas, este año el Circuit de Barcelona-Catalunya estrena una nueva torre de control y un nuevo edificio de hospitalidad en la recta de atrás, a modo de pasarela entre el paddock y la zona del Estadio. Promete ser el nuevo elemento emblemático del Circuit, junto a la icónica tribuna principal, el nuevo marcador en la recta de meta o el original podio con la forma del trazado.

Otra novedad menor en el calendario de 2024 es el reparto de las carreras Sprint, que vuelven a ser seis, como en 2023. Repiten Austria, Austin, São Paulo y Qatar, y se añaden China y Miami, estas dos últimas seguidas, entre abril y mayo. Las bajas son Bakú y Spa. El criterio para convertir un GP en un fin de semana Sprint es la facilidad para adelantar del circuito en cuestión, buscando que la carrera corta sea lo más movida posible. Por tanto, no es casualidad que Interlagos haya sido el único escenario que siempre ha tenido carrera Sprint, desde la introducción del formato en 2021.

F1

GUÍA

TEMPORADA 2024

REGLAMENTO DEPORTIVO

A VUELTAS CON LA F1 SPRINT

Sin grandes cambios, la normativa deportiva se mantiene estable, aunque una lectura detallada del nuevo reglamento destapa pequeñas novedades. La más sensible es la relativa a la activación del alerón móvil (DRS), un mecanismo que reduce la resistencia aerodinámica para favorecer los adelantamientos, introducido en F1 en 2011. Solo se puede utilizar en unas zonas predeterminadas del circuito (de una a tres), cuando el coche perseguidor se encuentra a menos de un segundo del perseguido. Hasta ahora, el DRS no se podía activar hasta la tercera vuelta, después de la salida o en la reanudación de la carrera tras una neutralización. Dicho margen se ha reducido en un giro, así que el DRS ya se puede usar en la segunda vuelta.

Otra novedad que, sin duda, habrá complacido a los ingenieros de los equipos es que el kilometraje de los así llamados "eventos promocionales" (antes conocidos como "filming days") se duplica, de los cien kilómetros anteriores a doscientos. Habida cuenta de la draconiana limitación de tests impuesta por la F1, en aras de la reducción de costes, cada uno de estos kilómetros extra vale su peso en oro.

La motivación última de estas "jornadas de rodaje" es ofrecer tiempo en pista a los equipos para que puedan grabar a sus coches en acción y hacer uso de estas secuencias para sus necesidades promocionales (no pueden hacerlo en un Gran Premio porque esas imágenes pertenecen a la FOM). En la práctica, por supuesto, las vueltas disponibles también se usan con la mirada puesta en verificar el funcionamiento preciso del monoplaza. Con una salvedad: los coches calzan un neumático especial para este tipo de pruebas, mucho más duro que los de carrera, así que la utilidad del test es valiosa, pero relativa. Cada equipo dispone de dos de estas jornadas de rodaje "promocional". No varían los "eventos de exhibición" con el coche actual, que también son dos por equipo, pero limitados a quince kilómetros, lo justo para un "roadshow".

Lo que sí cambia es el formato de los fines de semana Sprint. Es el cuarto año del concepto... y el cuarto sistema en danza. El año pasado, la carrera Sprint era un paréntesis en el desarrollo del fin de semana. El viernes por la mañana, se llevaba a cabo la única sesión libre del gran premio; el viernes por la tarde, la calificación para el GP del domingo. El sábado quedaba reservado a la carrera Sprint, con una sesión oficial por la mañana, para determinar la parrilla de la carrera sabatina, que se celebraba por la tarde.

El problema de dicho formato es que los coches entraban en régimen de parque cerrado desde el viernes, y cualquier cambio que implicara romperlo conllevaba que el piloto en cuestión tuviera que tomar la salida de la carrera del domingo desde la línea de boxes. Para evitarlo, ahora la sesión oficial del viernes por la tarde sirve para establecer la parrilla de la carrera Sprint, que se disputa el sábado por la mañana. El sábado por la tarde, cuando el

año pasado tenía lugar la carrera Sprint, se celebra la calificación para el GP propiamente dicho. De este modo, el parque cerrado se levanta entre el final de la carrera Sprint y el comienzo de la sesión oficial del GP, cosa que permite cambiar los reglajes de los coches sin penalización de por medio.

Recordemos que el formato Sprint nació en 2021 como un modo de introducir un "crescendo" de acción y emoción en el fin de semana. El viernes se decidía la parrilla de la carrera corta del sábado, cuyo resultado establecía la parrilla del GP dominical, con 3, 2 y 1 punto para los tres primeros. En consecuencia, el "poleman" no era el más rápido en la Q3 sino el vencedor de la carrera Sprint, cosa que hacía fruncir el ceño a los puristas. Eso se intentó resolver en 2022, al decretarse que, en los registros oficiales, la pole sería para el más rápido del viernes, aunque la parrilla del domingo la encabezara el vencedor de la carrera sabatina. Por lo demás, el programa Sprint se mantuvo idéntico, con la salvedad de repartir puntos entre los ocho primeros, en lugar de tres.

El sistema tampoco convenció, y en 2023 se introdujo el formato ya comentado, que se ha retocado de nuevo con vistas a 2024. Tantas idas y venidas demuestran que la F1 no acaba de dar con la tecla de la carrera Sprint, a diferencia de MotoGP. En el Mundial de las dos ruedas hay carrera Sprint todos los fines de semana. Una única sesión oficial, el sábado por la mañana, decide la parrilla de las dos carreras, la corta del sábado y la larga del domingo, y asunto arreglado. Es lo último que le falta por probar a la F1.

Finalmente, una bienvenida novedad es que desaparece del reglamento la distinción que todavía figuraba entre eventos "abiertos" y "cerrados", una rémora de las restricciones introducidas a raíz del estallido de la pandemia del covid. El regreso del GP de China apuntala también la vuelta de la F1 a la nueva normalidad.

EL ANTIGUO MINARDI SE REBAUTIZA COMO VISA CASH APP RB

temporada pasada, y es su sustituto, Daniel Ricciardo, el que ahora tiene su nombre en la taquilla de Faenza. El australiano había abandonado la disciplina de Red Bull (y, de paso, la incómoda compañía de Verstappen) al término del 2018. Seis años más tarde, vuelve a empezar con el equipo B de la marca de bebidas, con la mirada puesta en volver a compartir el box con Max en 2025. Cosas veredes, amigo Daniel.

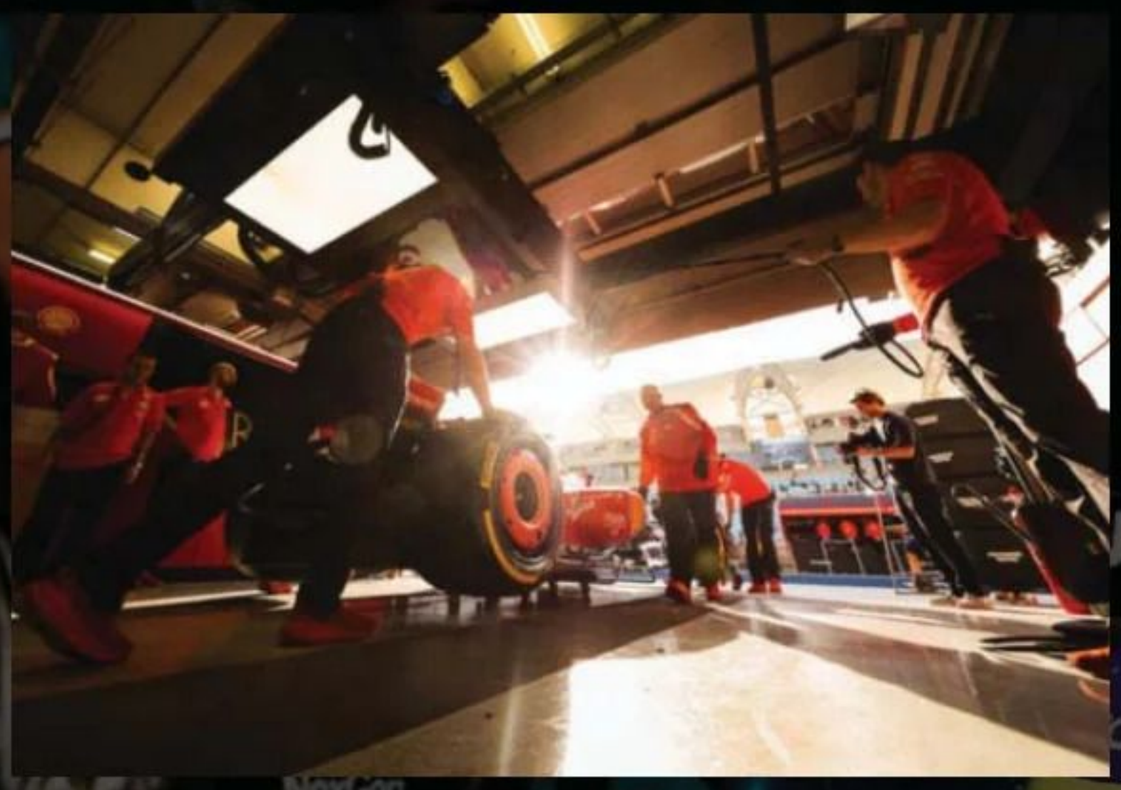
De hecho, tener como titular a Ricciardo y no, por ejemplo, al piloto júnior Liam Lawson muestra la renovada ambición del segundo equipo de Red Bull. Después de cuatro años bajo la identidad de Alpha Tauri, el antiguo Minardi se rebautiza como Visa Cash App RB, un cambio drástico que ilustra el adiós del histórico patrón Franz Tost. El equipo refuerza sus vínculos técnicos con la matriz de Milton Keynes, con el objetivo de luchar por cosas grandes por sí mismo, en lugar de ser un mero equipo B.

Tost no es el único jefe de equipo que se va. También deja el puesto en Haas el popular Günther Steiner, que paga el pato por el desplome del equipo estadounidense a la posición de farolillo rojo. Le sustituye el antiguo ingeniero de pista Ayao Komatsu, siguiendo el ejemplo convincente de McLaren, que ha dado un buen salto de calidad bajo la dirección de Andrea Stella, exingeniero de pista de Fernando Alonso desde sus días en Ferrari.

También por motivos de escaso retorno de resultados se desencadenó una renovación total en la cúpula directiva de Alpine, ya durante la temporada pasada. Eso sí, el compromiso del Grupo Renault con la F1 no flaquea, aunque cuesta ver que puedan tutear a McLaren y Aston Martin, no digamos ya a Mercedes y Ferrari. Red Bull ya sería querer picar demasiado alto.

Otro equipo que aspira a meterse en la liga del grupo cabecero a medio plazo es Sauber. Finiquitado el acuerdo de patrocinio con Alfa Romeo, en vista del desembarco de Audi en 2026, el equipo suizo también ha optado por una críptica identidad comercial, bajo el nombre de Stake (o Kick, donde no se pueda promocionar esta casa de apuestas). Al menos, a diferencia del Visa Cash App, esta denominación (y el chocante color verde fosforito que la acompaña) desaparecerá tan pronto como cuelguen el letrero de los cuatro aros en la fachada de Hinwil.

Llegados a ese momento, Hamilton ya llevará un año en Ferrari… y vaya usted a saber cuántos títulos acumulará entonces Verstappen, si es que alguien no ha sido capaz de atraparlo.



REGLAMENTO TÉCNICO

DONDE DIJE DIGO

Con los propulsores homologados ("congelados") definitivamente desde el principio de la temporada pasada y hasta el final del 2025, los cambios en el apartado técnico son sutiles. Uno tenía que haber sido la reducción de la cuota de componentes principales del grupo propulsor, de cuatro en 2023 a tres en 2024. Ya eran tres en 2022, pero el cupo acabó ampliándose a cuatro la temporada pasada. A pesar de que este nuevo campeonato tiene 24 fines de semana (por 23 en 2023, que finalmente fueron 22), para este año iban a volver a ser tres. Sin embargo, a primeros de febrero se decidió dejar el límite como estaba, para este año y también para el 2025, el último del actual reglamento motorista.

Así pues, cada piloto vuelve a disponer de cuatro unidades de cada uno de los siguientes elementos: motor de combustión interna, turbo, y motores eléctricos MGU-H (convierte en energía eléctrica el calor producido por la turbina) y MGU-K (recupera energía cinética en la frenada), y dos de la centralita electrónica estándar y la batería. Juntos, estos seis elementos forman el grupo propulsor ("power unit" en inglés). Además, existe un límite de ocho sistemas de escape y cuatro cajas de cambios. Antes, cada caja de cambios se tenía que usar en carreras consecutivas; desde la introducción del efecto suelo en 2022, su uso es como el de los motores: solo se penaliza si se excede la cuota, pero se puede alternar la utilización de los elementos que forman parte del cupo.

Un cambio en aras de la integridad de los pilotos es un test de carga mucho más exigente sobre el arco de seguridad. Dos años después del espectacular vuelco de Guanyu Zhou en Silverstone, la F1 no olvida y sigue trabajando en el refuerzo de este elemento primordial. Junto con el halo, ya plenamente asentado en el mundo de los monoplazas, el arco de seguridad complementa una robusta célula de protección del piloto.

También hay pequeñas novedades en cuanto a los neumáticos. En primer lugar, después de la introducción de un sexto compuesto en 2023, este año vuelven a ser cinco. En la práctica, se prescinde del compuesto C0, el "superduro", que no fue designado en ninguna de las carreras de la temporada pasada. Simplemente, era un "comodín" por si las circunstancias prescribían su utilización. La gama de Pirelli vuelve a tener el C1 como el compuesto más duro, y el C5 como el más blando. Con cinco compuestos y tres a designar por Pirelli en cada GP, el C3 se usará en los 24 fines de semana, como el más duro en una selección "blanda", el más blando en una "dura" o el medio en la "intermedia".

Una novedad en los neumáticos es que Pirelli ha incorporado la certificación FSC en sus cubiertas de F1 (también en las de F2 y F3). FSC son las siglas del Forest Stewardship Council, un organismo auditor no gubernamental consagrado a la gestión forestal responsable. Dicho de otro modo, el sello FSC en los flancos de los P Zero y Cinturato de F1 certifica la trazabilidad del caucho natural y otros materiales usados en la fabricación de las gomas. Esta iniciativa de Pirelli fue una de las claves de su continuidad como proveedor exclusivo de neumáticos, pues entronca con el objetivo Net Zero Carbon 2030 de la F1. La marca de Milán inició esta etapa en 2011 y ha renovado el acuerdo, que vencía al término de la presente temporada, hasta el 2027 inclusive, con opción a un año más.

Los días concedidos a Pirelli para test de neumáticos pasan de 30 a 40 (en un principio, iban a ser 35), y se añaden cuatro días más a cuenta de la FIA, para proseguir con las pruebas técnicas de cara a la reducción del spray en caso de lluvia (en 2023 se ensayó una especie de guardabarros que no dio el resultado apetecido).

Por otro lado, este año se prescinde de la asignación alternativa de neumáticos (ATA, por sus siglas en inglés) que se ensayó en Hungría y en Monza. La ATA variaba el formato de la calificación, con el uso obligatorio del compuesto duro en la Q1, del medio en la Q2 y del blando en la Q3. La gran ventaja era que permitía optimizar el uso de las cubiertas: no solo eran menos los juegos suministrados bajo la ATA (once, por doce en un fin de semana Sprint y trece en uno normal), sino que prácticamente se usaban todos. Por esta razón, Pirelli se mostraba favorable al sistema, que finalmente no ha prosperado.

Por último, en 2024 tenía que entrar en vigor la prohibición de los calentadores de neumáticos. La intención era evitar su traslado de circuito en circuito y reducir la carga que la F1 mueve por el mundo, pero la oposición de los equipos tumbó la iniciativa. De momento, los calentadores se quedan. Eso sí, las nuevas cubiertas de lluvia e intermedias de Pirelli trabajan sin el uso de calentadores.

RED BULL

MERCEDES

FERRARI

MCLAREN

ASTON MARTIN

CAMBIOS

RED BULL

Liam Lawson (piloto reserva)

Rob Marshall (proyectista jefe), **Guillaume Cattelani** (ingeniero jefe), **Nick Roberts** (ingeniero de estrategia), **Daniel Ricciardo** (piloto reserva, pasó a titular de Alpha Tauri durante 2023)

MERCEDES

James Allison (director técnico, cambio de posición), **Frederik Vesti** (piloto reserva), **SAP, WhatsApp, Luminar** (patrocinadores)

Loïc Serra (director de rendimiento), **Mike Elliott** (director técnico)

FERRARI

Loïc Serra (director de rendimiento, se incorpora en 2025), **Diogo Ioverno** (director deportivo, cambio de posición), **Ravin Jain** (ascendido a jefe de estrategia), **Oliver Bearman** (piloto reserva), **Peroni Nastro Azzurro, Celsius** (patrocinadores)

David Sanchez (responsable concepto del vehículo), **Laurent Mekies** (director deportivo), **Iñaki Rueda** (jefe de estrategia, cambia de posición en fábrica), **Estrella Galicia** (patrocinador)

MCLAREN

David Sanchez (director técnico de concepto del coche), **Peter Prodromou** (director técnico aerodinámica, cambio de posición), **Rob Marshall** (director técnico ingeniería y diseño), **Neil Houldey** (adjunto a Marshall, cambio de posición), **Mariano Alperin** (aerodinamista), **Pato O'Ward, Ryo Hirakawa** (pilotos reserva), **Estrella Galicia** (patrocinador), **Gil de Ferran** (asesor deportivo, t)

James Key (director técnico), **Mick Schumacher, Stoffel Vandoorne, Felipe Drugovich, Àlex Palou** (pilotos reserva)

ASTON MARTIN

-

Mariano Alperin (aerodinamista)

REGLAMENTO FINANCIERO

PRESUPUESTO EQUILIBRADO

En su cuarto año de aplicación, el reglamento financiero de la F1 alcanza una fase de plena madurez. Por primera vez, la cifra global es la misma que la del año anterior, 135 millones de dólares (122,928 millones de euros). El techo presupuestario se introdujo en 2021, con 145 millones como límite; en 2022 se redujo a 140, y en 2023 ya eran 135. Esta es la cifra básica de trabajo para los años venideros.

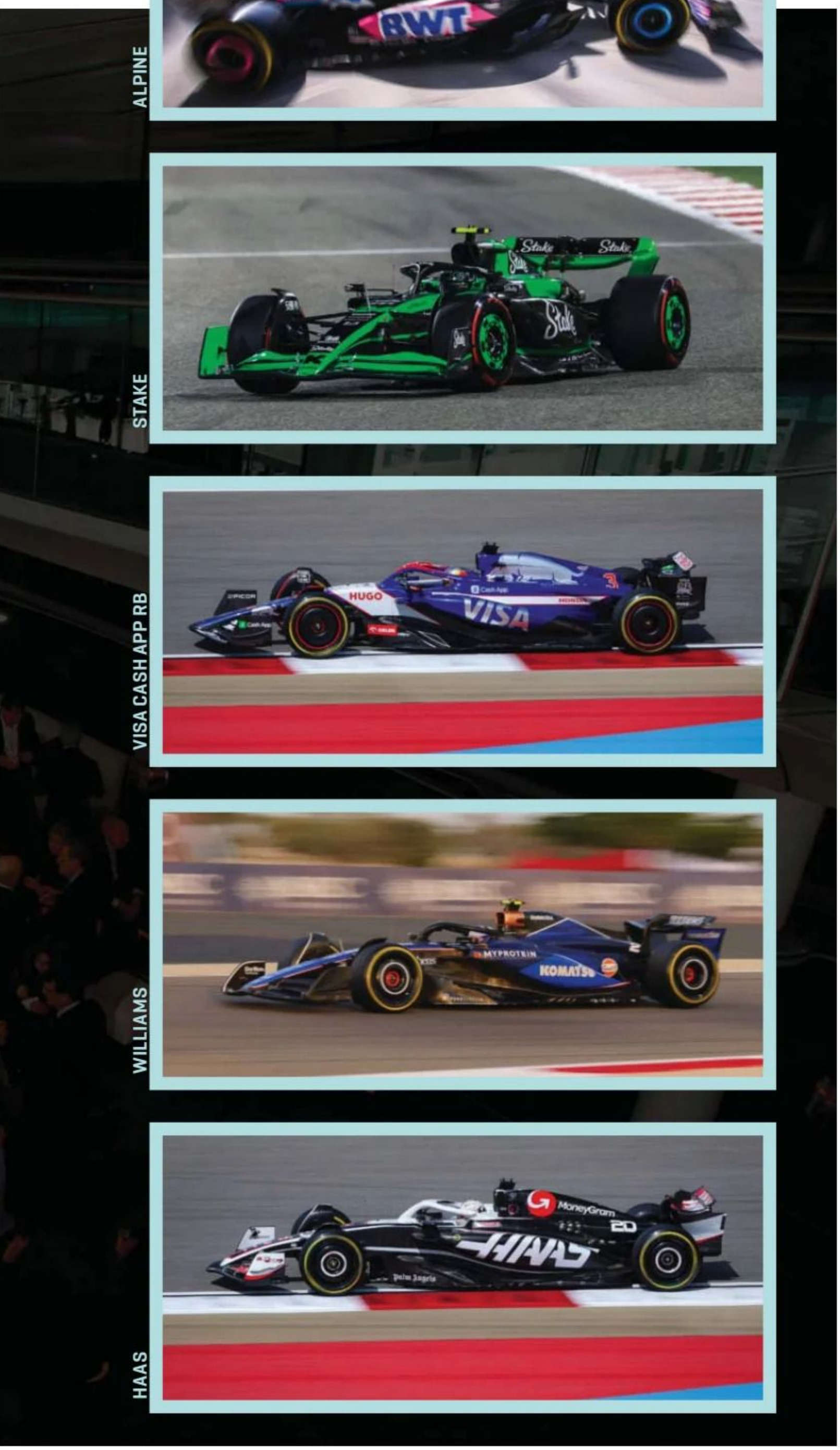
El montante contempla la disputa de 21 grandes premios. Cada fin de semana extra comporta un plus de 1,8 millones. Así pues, para cubrir las 24 carreras de esta temporada, el límite queda fijado en 140,4 millones de dólares [135 + (1,8 x 3)]. A eso todavía hay que sumar la prima por las carreras Sprint, a razón de 300.000 dólares por cada una. Como son seis, el total es de 1,8 millones más. Así pues, el techo presupuestario de cada equipo en 2024 es de 142,2 millones de dólares.

Otro síntoma de madurez del sistema es que ya no han trascendido ulteriores infracciones del límite, después de que Red Bull fuera sancionado por un desequilibrio "de poca importancia" (inferior al 5%) en el balance del primer año, 2021. Por tanto, los equipos y la propia FIA (encargada de controlarlo) ya le han cogido el tranquillo al método.

Una de las contrapartidas del límite de presupuesto es que los equipos con mejor infraestructura mantengan esta ventaja inherente sin que los más pequeños tengan margen para acercarse a su nivel. Para evitarlo, ahora los equipos pequeños pueden gastar más que los grandes en el capítulo de "gastos de capital", el mecanismo incluido en el reglamento financiero destinado a la mejora de las instalaciones fabriles, conocido por el acrónimo en inglés CapEx.

Así, los cuatro últimos equipos de la tabla de constructores (haciendo la media de las cuatro últimas temporadas) pueden invertir hasta 65 millones de dólares en cuatro años, que no se descuentan del límite presupuestario del curso. Son Haas, Stake, Visa Cash App y Williams. Los tres de mitad del pelotón (McLaren, Aston Martin y Alpine), 58 millones, y los tres grandes (Red Bull, Mercedes y Ferrari), 51 (47 millones de euros).

Otro cambio en el reglamento deportivo, aunque destinado a optimizar el desembolso de desarrollo de los equipos, es la prohibición de trabajar en los futuros coches del 2026 antes del 1 de enero de 2025, restricción que entró en vigor el 1 de diciembre de 2023. Aunque el reglamento técnico de la futura generación de monoplazas todavía no está definido del todo, esta limitación pretende evitar que los equipos destinen recursos al coche de 2026 durante la temporada 2024; en concreto, parte de su tiempo de ensayos en túnel de viento y dinámica computacional de fluidos, que están restringidos rígidamente. El reglamento estipula que, hasta el final del presente año, dichos ensayos deben llevarse a cabo con un modelo conforme al reglamento actual, y no a los borradores y propuestas de la normativa técnica del 2026.



CAMBIOS

ALPINE

Philippe Krief (CEO), **Bruno Famin** (vicepresidente y jefe de equipo), **Julian Rouse** (director deportivo), **John Woods** (COO en Enstone), **Audrey Vastroux** (ascendido a COO en Viry-Châtillon)

Laurent Rossi (CEO), **Pat Fry** (director general técnico), **Otmar Szafnauer** (jefe de equipo), **Alan Permane** (director deportivo), **Davide Brivio** (director de proyectos deportivos)

STAKE

James Key (director técnico), **Zane Maloney** (piloto reserva), **Stake** (nombre del equipo, alternando con Kick), **Sunoco** (patrocinador para las carreras en EEUU)

Alfa Romeo (patrocinador principal y nombre del equipo), **Jan Moncheaux** (director técnico, se va a la FIA)

VISA CASH APP RB

Peter Bayer (CEO), **Laurent Mekies** (jefe de equipo), **Visa, Cash App** (patrocinadores principales y nombre del equipo), **Hugo, Tudor** (patrocinadores), **Tim Goss** (director general técnico, empieza en octubre procedente de la FIA), **Guillaume Cattelani** (director técnico adjunto), **Nick Roberts** (ingeniero de estrategia), **Alan Permane** (director deportivo), **Daniel Ricciardo** (ascendido de piloto reserva a titular), **Liam Lawson** (piloto reserva)

Nyck de Vries (piloto), **Franz Tost** (jefe de equipo), **Alpha Tauri** (patrocinador y nombre del equipo)

WILLIAMS

Pat Fry (director general técnico), **Komatsu** (patrocinador)

-

HAAS

Ayao Komatsu (ascendido a jefe de equipo), **Oliver Bearman** (piloto reserva)

Günther Steiner (jefe de equipo), **Simone Resta** (director técnico)

F1

GP BARÉIN / ARABIA SAUDÍ

MAD MAX

ES IMBATIBLE. EL BINOMIO VERSTAPPEN Y RED BULL PUEDE BATIR TODOS LOS RÉCORDS. PUEDE QUE ACABE GANANDO TODAS LAS CARRERAS Y LA ÚNICA EMOCIÓN ES EL COMPROBAR QUIENES LE ACOMPAÑARÁN EN EL PÓDIUM. YA LLEVA 9 CONSECUTIVAS (CONTANDO LAS DEL AÑO PASADO) Y PUEDE QUE LOGRE LAS 22 QUE FALTAN DE ESTA TEMPORADA. SIN DUDA ESTÁ MÁS FUERTE QUE NUNCA.

Texto: **Juan Ignacio Eguiara.** **Fotos:** **Cordon.**

ACLE
d Bull
VERSTAPPEN.COM
BYBIT
EA
SPORTS
Red Bull
BYBIT
HONDA
RACLE
GIVES YOU
d Bull

20º GRAN PREMIO DE BARÉIN.

1º GRAN PREMIO DE LA TEMPORADA 2024

1.102 GP DE LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

BAHRAIN INTENATIONAL CIRCUIT

Trazado: : 5.412 metros.
Lugar y fecha: Sakhir, 2 de Marzo.
Distancia: 57 vueltas; 308,238 km.

RÉCORD DEL CIRCUITO
1:31.447
Pedro de la Rosa (2024)

PILOTO GANADOR

MAX VERSTAPPEN

Nació: Hasselt, Bélgica.
30 de Septiembre de 1997.
Edad: 26
Años activo: 2014-2024
Campeonatos del Mundo: 2021, 2022, 2023
GP Iniciados: 186
Victorias: 55
Veces podium: 99
Poles Position: 33
Primera línea: 59
Vueltas rápidas: 31
Puntos: 2.612,5

370 PARTICIPACIONES EN G.P. DE F1

TODAVÍA ES EL 9º EN ESTE RANKING DE MARCAS CON MÁS PARTICIPACIONES, PERO SU PORCENTAJE DE ÉXITOS HACEN QUE EL RESTO DE RANKIS DE VICTORIAS ESTÉ MUCHO MÁS ALTOS.

RED BULL RB20

PARRILLA DE SALIDA

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	TIEMPO
1	1	Max Verstappen	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:29.179
2	16	Charles Leclerc	FERRARI	1:29.407
3	63	George Russell	MERCEDES	1:29.485
4	55	Carlos Sainz	FERRARI	1:29.507
5	11	Sergio Perez	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:29.537
6	14	Fernando Alonso	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:29.542
7	4	Lando Norris	MCLAREN MERCEDES	1:29.614
8	81	Oscar Piastri	MCLAREN MERCEDES	1:29.683
9	44	Lewis Hamilton	MERCEDES	1:29.710
10	27	Nico Hulkenberg	HAAS FERRARI	1:30.502
11	22	Yuki Tsunoda	RB HONDA RBPT	1:30.129
12	18	Lance Stroll	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:30.200
13	23	Alexander Albon	WILLIAMS MERCEDES	1:30.221
14	3	Daniel Ricciardo	RB HONDA RBPT	1:30.278
15	20	Kevin Magnussen	HAAS FERRARI	1:30.529
16	77	Valtteri Bottas	KICK SAUBER FERRARI	1:30.756
17	24	Zhou Guanyu	KICK SAUBER FERRARI	1:30.757
18	2	Logan Sargeant	WILLIAMS MERCEDES	1:30.770
19	31	Esteban Ocon	ALPINE RENAULT	1:30.793
20	10	Pierre Gasly	ALPINE RENAULT	1:30.948

CLASIFICACIÓN

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	VTAS.	TIEMPO/ RETIR.	PTOS.
1	1	MAX VERSTAPPEN	RED BULL RACING HONDA RBPT	57	1:31:44.742	26
2	11	SERGIO PEREZ	RED BULL RACING HONDA RBPT	57	+22.457S	18
3	55	CARLOS SAINZ	FERRARI	57	+25.110S	15
4	16	CHARLES LECLERC	FERRARI	57	+39.669S	12
5	63	GEORGE RUSSELL	MERCEDES	57	+46.788S	10
6	4	LANDO NORRIS	MCLAREN MERCEDES	57	+48.458S	8
7	44	LEWIS HAMILTON	MERCEDES	57	+50.324S	6
8	81	OSCAR PIASTRI	MCLAREN MERCEDES	57	+56.082S	4
9	14	FERNANDO ALONSO	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	57	+74.887S	2
10	18	LANCE STROLL	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	57	+93.216S	1
11	24	ZHOU GUANYU	KICK SAUBER FERRARI	56	+1 LAP	0
12	20	KEVIN MAGNUSSEN	HAAS FERRARI	56	+1 LAP	0
13	3	DANIEL RICCIARDO	RB HONDA RBPT	56	+1 LAP	0
14	22	YUKI TSUNODA	RB HONDA RBPT	56	+1 LAP	0
15	23	ALEXANDER ALBON	WILLIAMS MERCEDES	56	+1 LAP	0
16	27	NICO HULKENBERG	HAAS FERRARI	56	+1 LAP	0
17	31	ESTEBAN OCON	ALPINE RENAULT	56	+1 LAP	0
18	10	PIERRE GASLY	ALPINE RENAULT	56	+1 LAP	0
19	77	VALTTERI BOTTAS	KICK SAUBER FERRARI	56	+1 LAP	0
20	2	LOGAN SARGEANT	WILLIAMS MERCEDES	55	+2 LAPS	0

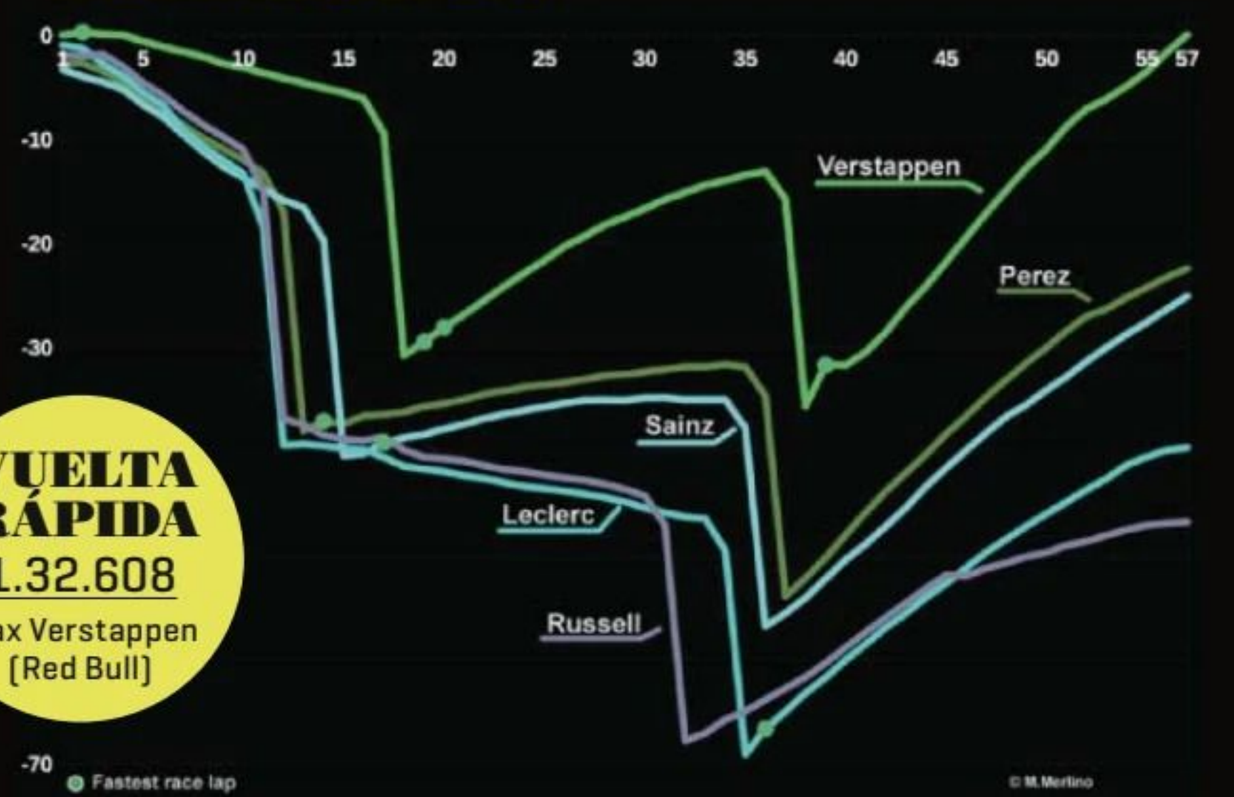
CLASIFICACIÓN FINAL PILOTOS

POS.	PILOTO	PAÍS	VEHÍCULO	PTOS.
1	Max Verstappen	NED	RED BULL RACING HONDA RBPT	26
2	Sergio Perez	MEX	RED BULL RACING HONDA RBPT	18
3	Carlos Sainz	ESP	FERRARI	15
4	Charles Leclerc	MON	FERRARI	12
5	George Russell	GBR	MERCEDES	10
6	Lando Norris	GBR	MCLAREN MERCEDES	8
7	Lewis Hamilton	GBR	MERCEDES	6
8	Oscar Piastri	AUS	MCLAREN MERCEDES	4
9	Fernando Alonso	ESP	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	2
10	Lance Stroll	CAN	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1

CLASIFICACIÓN FINAL MARCAS

POS.	EQUIPO	PTOS.
1	RED BULL RACING HONDA RBPT	44
2	FERRARI	27
3	MERCEDES	16
4	MCLAREN MERCEDES	12
5	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	3
6	KICK SAUBER FERRARI	0
7	HAAS FERRARI	0
8	RB HONDA RBPT	0
9	WILLIAMS MERCEDES	0
10	ALPINE RENAULT	0

COMPARATIVA PILOTOS



VUELTA RÁPIDA
1.32.608
Max Verstappen (Red Bull)

LA VIDA SIGUE IGUAL

ESTA ES LA OCTAVA VICTORIA CONSECUTIVA DE VERSTAPPEN, SI LA SUMAMOS A LAS SIETE LOGRADAS EN LOS ÚLTIMOS GRANDES PREMIOS DE LA PASADA TEMPORADA. Y ES QUE SI EL AÑO PASADO CONSIGUIÓ DIECINUEVE VICTORIAS, ESTE AÑO PODRÍA BATIR TODAVÍA MÁS RÉCORDS A TENOR DEL DOMINIO QUE SIGUEN MANTENIENDO LOS RED BULL, COMO DEMUESTRA UN DOBLETE EN ESTE ARRANQUE DE AÑO.

Texto: **Juan Ignacio Eguiara.** Fotos: **Cordon.**

Cuando arranca una temporada siempre tienes la esperanza que los coches se igualen y la emoción sea máxima, pero cuando está Red Bull por medio y Adrian Newey a los mandos pues lo normal es que el resto de los equipos se queden atrás. Aunque siempre hay que ver los brotes verdes y apreciar un pequeño rayo de esperanza, ya que el dominio esta vez quizás sea algo inferior. Parece que Ferrari pudiera estar un poco más cerca, viendo el buen ritmo y la espectacular carrera que ha hecho Carlos Sainz. Y es que el madrileño fue protagonista ya desde la pretemporada, cuando le dejaron fuera del equipo para el próximo año en detrimento de un Hamilton que aterrizará en 2025. Pero esto hay que verlo por el lado positivo. Esta desconsideración le va permitir pelear con Leclerc ya sin tanto miramiento por seguir las órdenes de la Scuderia que siempre han estado decantadas en beneficio del monegasco. Este año por lo menos podrá pelear de tú a tú en pista, aunque es evidente que le dejarán fuera de las tomas de decisiones decisivas a la hora de evolucionar el coche. Algo lógico ya que no se le puede hacer partícipe de lo que se guise dentro del equipo, ya que será información que Sainz se llevaría consigo.

Pero si Ferrari ha ilusionado, Mercedes quizás no ha estado a la altura que vimos al final del año pasado. En esta carrera esperábamos más del monoplaza, aunque Russell estuvo delante intentando subirse al pódium. Un premio que fue para Sainz que comienza la temporada dando un golpe en la mesa y haciendo una declaración de intenciones de que Leclerc va a tener que sudar para ganarle. El resto del pódium fue para los Red Bull. Y eso que Pérez no estuvo entonado en la Qualy y salía muy retrasado. Pero una arrancada espectacular en la carrera le permitió acabar segundo mucho más fácilmente de lo esperado. Mientras, por supuesto, su compañero de equipo Verstappen ganaba la carrera con un brazo por la "ventanilla" del monoplaza. Salía primero, lideró la primera vuelta y se escapó rápidamente porque este año se puede usar el DRS desde el segundo giro, así que no permitió que Leclerc, que salía en primera línea junto a él, se le acercara para aprovecharse de la ventaja de llevar el DRS abierto. Enseguida se quedó fuera a más de un segundo para poder utilizarlo, y el holandés se escapó con una carrera plácida y sin incidentes.

La decepción la tuvimos con Aston Martin. La temporada pasada lograron subir al pódium, pero esta vez Alonso solo pudo ser noveno, la posición lógica por el rendimiento del coche. Una pena porque el trabajo del equipo afincado en Silverstone está siendo bueno y ambicioso. Por ello Alonso está apostando por el equipo, aunque está en el ojo del huracán del movimiento de pilotos que se ha producido tras la tormenta del cambio de equipo de Hamilton. Y es que el asiento de Mercedes es muy codiciado y va a provocar un baile de pilotos en la élite de talentos. Y está claro que el asturiano es uno de los mejores. Como demuestra con una madurez que, para mí, está haciendo que protagonice las mejores carreras de su vida deportiva.

Par terminar, los McLaren que acabaron tan bien la pasada temporada, nos han dejado un poco fríos, pero hay que reconocer que parece que el potencial está ahí y esperemos que den más juego en el resto de carreras.

VERSTAPPEN LOGRA SU VICTORIA NÚMERO 55 Y EMPIEZA A PONER TIERRA DE POR MEDIO CON SUS PERSEGUIDORES. ALONSO ES EL MÁS CERCANO EN ACTIVO CON 32 VICTORIAS, ESPEREMOS QUE ESTE AÑO SE CONSIGA LA FAMOSA 33.

4º GRAN PREMIO DE ARABIA SAUDÍ

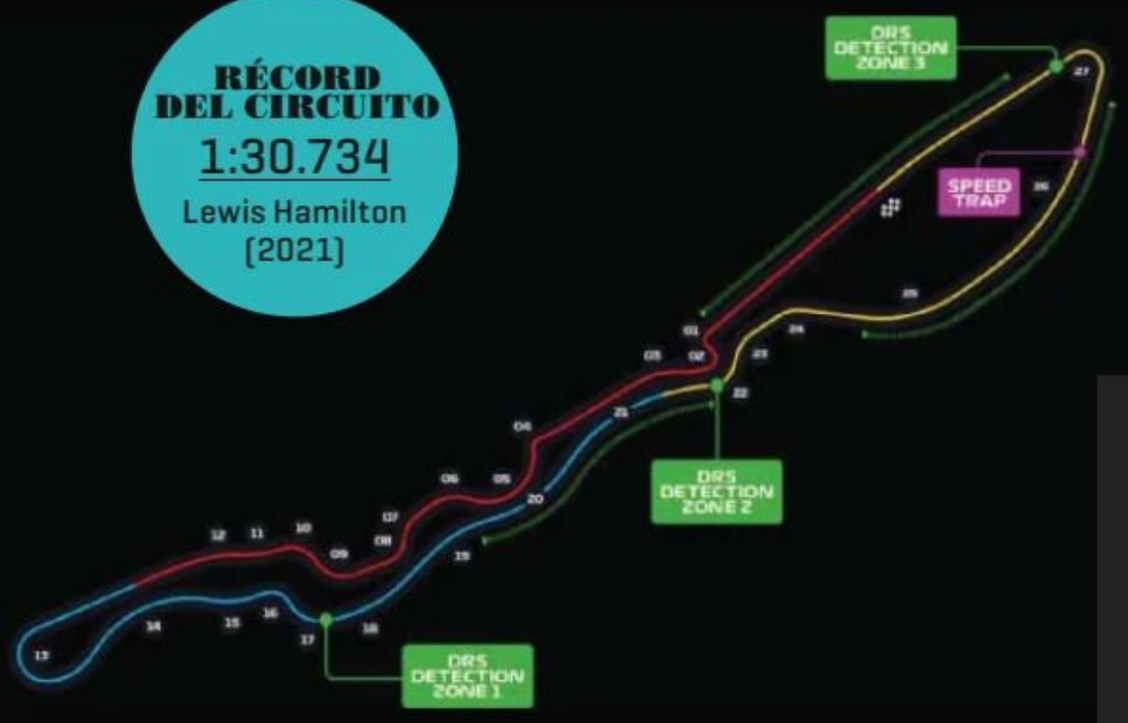
2º GRAN PREMIO DE LA TEMPORADA 2024

1.103 GP DE LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

JEDDAH CORNICHE CIRCUIT

Trazado: **6.174 metros.**
Lugar y fecha: **Jeddah, 9 de Marzo.**
Distancia: **50 vueltas; 308,450 km.**

RÉCORD DEL CIRCUITO
1:30.734
Lewis Hamilton
(2021)



PILOTO GANADOR

MAX VERSTAPPEN

Nació: **Hasselt, Bélgica. 30 de Septiembre de 1997.**
Edad: **26**
Años activo: **2014-2024**
Campeonatos del Mundo: **2021, 2022, 2023**
GP Iniciados: **187**
Victorias: **56**
Veces podium: **100**
Poles Position: **34**
Primera línea: **60**
Vueltas rápidas: **31**
Puntos: **2.637,5**

115 VICTORIAS EN F1

YA ESTÁ SOLO A 10 VICTORIAS PARA ALCANZAR A MERCEDES Y AUPARSE AL TERCER PUESTO EN EL RANKING DE CONSTRUCTORES CON MÁS VICTORIAS EN LA HISTORIA.

RED BULL RB20

PARRILLA DE SALIDA

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	TIEMPO
1	1	Max Verstappen	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:27.472
2	16	Charles Leclerc	FERRARI	1:27.791
3	11	Sergio Perez	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:27.807
4	14	Fernando Alonso	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:27.846
5	81	Oscar Piastri	MCLAREN MERCEDES	1:28.089
6	4	Lando Norris	MCLAREN MERCEDES	1:28.132
7	63	George Russell	MERCEDES	1:28.316
8	44	Lewis Hamilton	MERCEDES	1:28.460
9	22	Yuki Tsunoda	RB HONDA RBPT	1:28.547
10	18	Lance Stroll	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:28.572
11	38	Oliver Bearman	FERRARI	1:28.642
12	23	Alexander Albon	WILLIAMS MERCEDES	1:28.980
13	20	Kevin Magnussen	HAAS FERRARI	1:29.020
14	3	Daniel Ricciardo	RB HONDA RBPT	1:29.025
15	27	Nico Hulkenberg	HAAS FERRARI	
16	77	Valtteri Bottas	KICK SAUBER FERRARI	1:29.179
17	31	Esteban Ocon	ALPINE RENAULT	1:29.475
18	10	Pierre Gasly	ALPINE RENAULT	1:29.479
19	2	Logan Sargeant	WILLIAMS MERCEDES	1:29.526
20	24	Zhou Guanyu	KICK SAUBER FERRARI	

CLASIFICACIÓN

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	VTAS.	TIEMPO/ RETIR.	PTOS.
1	1	MAX VERSTAPPEN	RED BULL RACING HONDA RBPT	50	1:20:43.273	25
2	11	SERGIO PEREZ	RED BULL RACING HONDA RBPT	50	+13.643S	18
3	16	CHARLES LECLERC	FERRARI	50	+18.639S	16
4	81	OSCAR PIASTRI	MCLAREN MERCEDES	50	+32.007S	12
5	14	FERNANDO ALONSO	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	50	+35.759S	10
6	63	GEORGE RUSSELL	MERCEDES	50	+39.936S	8
7	38	OLIVER BEARMAN	FERRARI	50	+42.679S	6
8	4	LANDO NORRIS	MCLAREN MERCEDES	50	+45.708S	4
9	44	LEWIS HAMILTON	MERCEDES	50	+47.391S	2
10	27	NICO HULKENBERG	HAAS FERRARI	50	+76.996S	1
11	23	ALEXANDER ALBON	WILLIAMS MERCEDES	50	+88.354S	0
12	20	KEVIN MAGNUSSEN	HAAS FERRARI	50	+105.737S	0
13	31	ESTEBAN OCON	ALPINE RENAULT	49	+1 LAP	0
14	22	YUKI TSUNODA	RB HONDA RBPT	49	+1 LAP	0
15	2	LOGAN SARGEANT	WILLIAMS MERCEDES	49	+1 LAP	0
16	3	DANIEL RICCIARDO	RB HONDA RBPT	49	+1 LAP	0
17	77	VALTTERI BOTTAS	KICK SAUBER FERRARI	49	+1 LAP	0
18	24	ZHOU GUANYU	KICK SAUBER FERRARI	49	+1 LAP	0
NC	18	LANCE STROLL	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	5	DNF	0
NC	10	PIERRE GASLY	ALPINE RENAULT	1	DNF	0

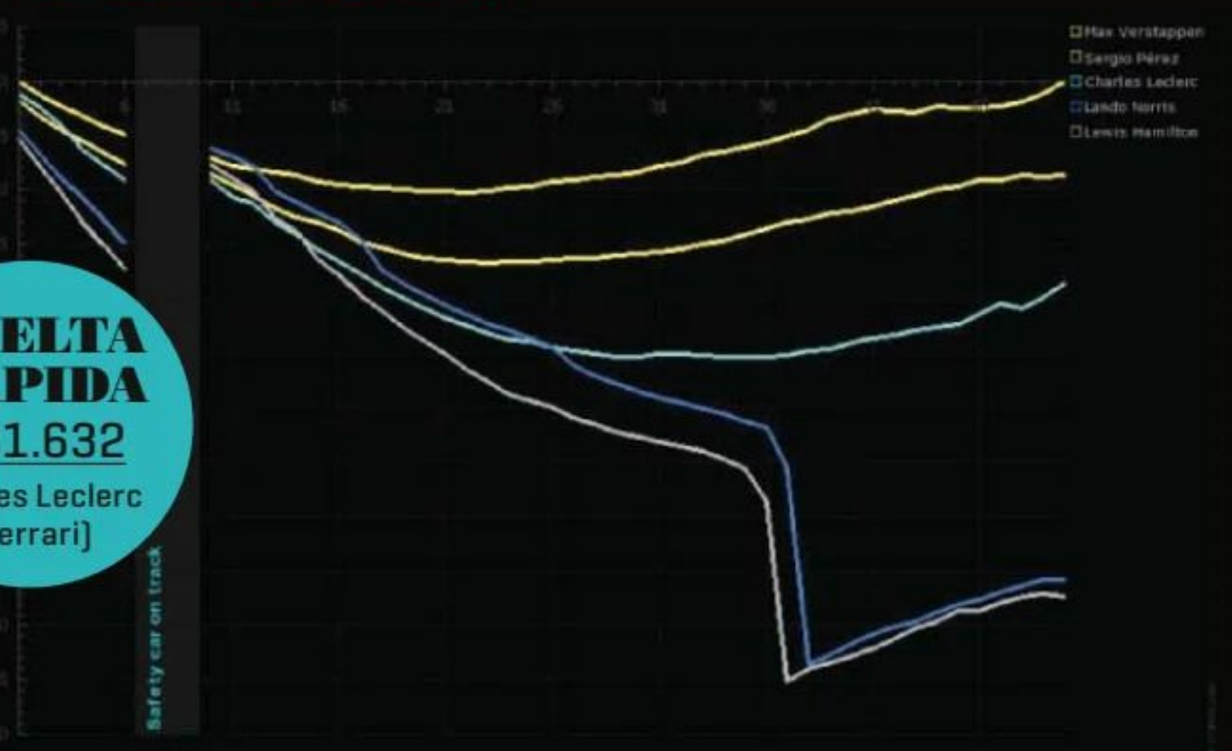
CLASIFICACIÓN FINAL PILOTOS

POS.	PILOTO	PAÍS	VEHÍCULO	PTOS.
1	Max Verstappen	NED	RED BULL RACING HONDA RBPT	51
2	Sergio Perez	MEX	RED BULL RACING HONDA RBPT	36
3	Charles Leclerc	MON	FERRARI	28
4	George Russell	GBR	MERCEDES	18
5	Oscar Piastri	AUS	MCLAREN MERCEDES	16
6	Carlos Sainz	ESP	FERRARI	15
7	Fernando Alonso	ESP	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	12
8	Lando Norris	GBR	MCLAREN MERCEDES	12
9	Lewis Hamilton	GBR	MERCEDES	8
10	Oliver Bearman	GBR	FERRARI	6

CLASIFICACIÓN FINAL MARCAS

POS.	EQUIPO	PTOS.
1	RED BULL RACING HONDA RBPT	87
2	FERRARI	49
3	MCLAREN MERCEDES	28
4	MERCEDES	26
5	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	13
6	HAAS FERRARI	1
7	WILLIAMS MERCEDES	0
8	KICK SAUBER FERRARI	0
9	RB HONDA RBPT	0
10	ALPINE RENAULT	0

COMPARATIVA PILOTOS



VUELTA RÁPIDA
1.31.632
Charles Leclerc
(Ferrari)

OTRA MÁS

PARA VERSTAPPEN CADA GRAN PREMIO SE ESTÁ CONVIRTIENDO EN UNA RUTINA. POLE SIN ESFORZARSE DEMASIADO, BUENA ARRANCADA Y COLOCARSE PRIMERO HASTA EL FINAL DE LA PRUEBA. OTRA VICTORIA MÁS QUE SUMA LA NOVENA CONSECUTIVA Y LA 56 DE SU CARRERA DEPORTIVA.

Texto: **Juan Ignacio Eguiara.** **Fotos:** **Cordon.**

El Gran Premio de Arabia Saudí comenzaba con una noticia inesperada. Carlos Sainz participaba en los Libres con fiebre hasta que se descubrió que era apendicitis. Un operación de urgencia y la incorporación del piloto suplente Oliver Bearman en el coche del madrileño. Quitaron el número 55, colocaron el número 38 y adelante. El joven británico tenía la oportunidad de su vida y no la desaprovechó. No era el circuito mejor para debutar en la Scuderia ya que este circuito se las trae. Mucha curva rápida, entre muros y todo ciego. La posibilidad de catástrofe es inmensa. Y Bearman lo solventó muy bien. También tenía la experiencia de haber participado ese mismo fin de semana en su programa normal, el de la F2. Por lo que el circuito no le era extraño. Pero adaptarse al monoplaza rojo no es tan fácil. Pero lo hizo muy bien y aunque no pasó a la Q3, en carrera estuvo a la altura. Aunque al principio no aprovechó sus ruedas blandas que por estrategia le permitirían adelantar. Fue de los pocos que optaron por esa táctica, ya que la mejor era la de usar Medios y un solo cambio. Pero Bearman aprovechó el accidente de Stroll y la salida del Safety Car para entrar a quitarse los blandos y colocar los duros. Aunque era una ventana muy pronto, entraron casi todos a cambiar gomas. Los únicos que se quedaron en pista fueron Norris y Hamilton, y como se demostró más adelante, no fue la estrategia más adecuada, pero tampoco podían entrar todos a la vez al pit lane. Piastri y Russell tenía preferencia por ir delante de sus teóricos líderes del equipo. Ambos esperaron a que saliera otro S.C. pero no tuvieron suerte. Alargaron mucho la parada y ha cuando lo hicieron colocaron blandos para hacer las últimas 14 vueltas a tope. Sin embargo las gomas rojas no fueron tan competitivas como se esperaban y tampoco permitieron avanzar a ambos británicos que, encima, coincidieron en pista y en el fondo se molestaron para ese ataque final. Esto le vino muy bien a Alonso que lucho durante toda la carrera. Salía cuarto tras una brillante Qualy, pero por prestaciones del coche su posición no era ir quinto como así se mantuvo durante toda la carrera aguantando los envites de Russell a base de hacer vueltas de calificación en cada giro. Según sus palabras acabó exhausto y no es para menos. Pero demostró que es ahora mismo uno de los mejores pilotos de la parrilla y opta a subirse a uno de los grandes la próxima temporada. Cada vez es más alto el rumor de que Verstappen podría ir a Mercedes y que ese asiento en Red Bull podría pasar al asturiano.

El caso es que mientras tanto, Verstappen salió primero y en una vuelta ya hizo un gap de más de un segundo para que Leclerc, que compartía primera línea, no le cogiera el DRS. Eso permitió a Pérez adelantarle pronto y los dos Red Bull tuvieron una carrera plácida en los primeros lugares haciendo el doblete número 30 en la historia de Red Bull. Y por la pinta que tiene este nuevo monoplaza RB24, todo apunta a que conseguirá muchos dobletes este año.

RED BULL CONSIGUE SU DOBLETE NÚMERO 30 DESDE AQUEL PRIMERO QUE LOGRÓ EL EQUIPO EN 2009 CON VETTEL Y WEBBER.

VALENTÍ FRADERA
Estudioso de la competición

LEWIS, FUTURO HOMBRE DE ROJO

> “Es el fichaje más estelar negociado en la F1... desde que un tal Adrian Newey se mudó de Woking a Milton Keynes”.

Que levante la mano quien lo hubiera visto venir. ¿Nadie? No es de extrañar. No en vano, del fichaje de Lewis Hamilton por Ferrari a partir de 2025 no se coscaron ni en Mercedes. Tanto es así que Toto Wolff (que además de director general y jefe del equipo es accionista del mismo, a partes iguales con Daimler AG e Ineos) reconocía cándidamente en los comunicados oficiales que los primeros sorprendidos eran ellos: “Sabíamos que nuestra relación con Lewis terminaría algún día, pero pensábamos que tal vez sería al final del 2025”.
El caso es que, antes incluso de iniciar la presente temporada (la primera del contrato de dos años que firmó el pasado mes de septiembre), se confirmó que Hamilton iba a ejercer su opción de romper unilateralmente el acuerdo al término del primer ejercicio, para mudarse a Maranello.

De un plumazo, cobraba una nueva dimensión el relevo en la dirección de la Scuderia Ferrari fraguado en 2023, cuando Frédéric Vasseur sustituyó a Mattia Binotto al frente de la Gestione Sportiva (GES). Hamilton corrió en los equipos de Vasseur en las categorías inferiores, y en sus primeras declaraciones tras el bombazo confesaba sin tapujos que dio el paso motivado por la presencia del directivo francés en Ferrari: “Fue una alineación de estrellas; nada de esto habría pasado sin él”.

La cuestión es: ¿qué fue antes, el huevo o la gallina? El presidente de Ferrari, John Elkann (nieto del “avvocato” Gianni Agnelli, a su vez nieto del cofundador de la Fiat, Giovanni), ¿maquinó el relevo en la cúpula de la GES, entre Binotto y Vasseur, buscando hacer realidad ese fichaje de campanillas, o fue Vasseur, una vez instalado en su despacho de Maranello, quien sondeó a su antiguo discípulo por iniciativa propia?

Fuera como fuese, el de Hamilton por Ferrari es el fichaje más estelar negociado en la F1… si no en toda la historia, por lo menos sí desde que un tal Adrian Newey recogió los bártulos en Woking y montó su tablero de dibujo en Milton Keynes, cien kilómetros más al norte de la sede de McLaren. Corría el año 2006 y Red Bull recién empezaba su segunda temporada en F1. Nadie imaginaba la racha de éxitos que iba a fraguar ese equipo, propiedad de un fabricante de bebidas energéticas, de resultas de dicho fichaje.

La influencia de Hamilton en Ferrari nunca será tan trascendente como la de Newey en Red Bull. Por lo pronto, tendrá ya 40 años cuando se vista de rojo. Y, con siete títulos mundiales en su haber, lo que remotamente podía soñar con alcanzar en su carrera deportiva lo ha logrado ya. Más bien es por eso, porque es el piloto de más éxito de la historia, que puede brindarse el homenaje de poner el broche de oro a su carrera pilotando para Ferrari. Sorprende, porque son tantos años con Mercedes (como piloto júnior de McLaren también estaba ligado a la estrella de tres puntas) que todo apuntaba a que le aguardaba un futuro como embajador de las flechas de plata. Ha renunciado a eso a cambio de darse el gustazo de ver su reflejo vestido de rojo en el espejo.

Desde el punto de vista de Ferrari, la Scuderia no es ajena a movimientos de este tipo. Después de una década en blanco tras el título de Jody Scheckter en 1979, intentó resolver sus urgencias históricas con el fichaje de Alain Prost en 1990. El siguiente campeón en vestirse de rojo fue Michael Schumacher, que marcó una época en el deporte y en Ferrari. Luego vinieron Fernando Alonso y Sebastian Vettel, cuyo talento no bastó para devolver la corona a Maranello.

Schumacher, Alonso y Vettel tienen en común que eran los jefes de filas indiscutidos del equipo. La situación de Hamilton junto a Charles Leclerc se asemejará más al primer año de Prost, cuando su compañero era Nigel Mansell. El cerrojazo de este último al francés en la salida de Estoril acabó hipotecando las posibilidades de Prost (y de Ferrari) de ser campeón. En 2025, la prioridad de Vasseur será tener un coche ganador y, a ser posible, tan bonito como aquel Ferrari 641. De manejar a los dos gallos ya se encargará él.

CARRERA DE LA MUJER

ÚNETE A LA MAREA ROSA

CENTRAL LECHERA ASTURIANA

OYSHO

20 ANIVERSARIO CARRERA DE LA MUJER

Santander

TotalEnergies

Daiichi-Sankyo | AstraZeneca

Fitness

Marlene®

GRAN CANARIA 10 de marzo | **VALENCIA** 14 de abril | **MADRID** 12 de mayo

VITORIA 2 de junio | **GIJÓN** 16 de junio | **A CORUÑA** 22 de septiembre

ZARAGOZA 20 de octubre | **SEVILLA** 27 de octubre | **BARCELONA** 10 de noviembre

www.carreradelamujer.com

WRC SUECIA

2 DE 2

HYUNDAI HA ARRANCADO MEJOR QUE NUNCA EN EL MUNDIAL DE RALLYES. PRIMERO NEUVILLE Y AHORA LAPPI HAN PROPORCIONADO SENDAS VICTORIAS EN LOS DOS PRIMEROS RALLYES DEL AÑO. EL FINLANDÉS HA TENIDO QUE ESPERAR MÁS DE SEIS AÑOS PARA CONSEGUIR SU SEGUNDA VICTORIA DE SU PALMARÉS EN EL WRC, DESPUÉS DE LA LOGRADA EN SU CASA EN 2017 CON TOYOTA.

Texto: **Juan Ignacio Eguiara.** Fotos: **Cordon.**

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

WRC

RALLYE DE SUECIA

15-18 DE FEBRERO

LARGA ESPERA

ESAPEKKA LAPPI

"Me gustaría decir un millón de cosas, pero probablemente olvidaré muchas de ellas. Pero muchas gracias a Cyril Abiteboul, presidente de Hyundai Motorsport y director del equipo, me mantuvo en el equipo después de una segunda mitad de año muy mala. Es un gran contraste desde ese momento hasta ahora. Así que gracias al equipo. Y también a mi familia".

MÁS DE SEIS AÑOS HA TENIDO QUE ESPERAR LAPPI PARA LOGRAR SU SEGUNDA VICTORIA DESPUÉS DE LA QUE CONSIGUIERA EN 2017 EN EL RALLYE DE FINLANDIA. EN SUECIA NO COMETIÓ NINGÚN ERROR Y PUDO CONTROLAR LA CARRERA TRAS LA SALIDA DE PISTA DE KATSUTA.

Texto: **Juan Ignacio Eguiara.** Fotos: **Cordon.**

Lappi demostró que no se le había pasado el arroz en estos meses de inactividad. Nada más arrancar en rallye, en el shakedown, ganó y advirtió de sus intenciones a sus rivales que estaban dispuestos a "aguarle la fiesta" en el arranque del rallye. Y esos no eran otros que los hombres de Toyota que con un Rovanpera a la cabeza lideraba el rallye con mano férrea desde los primeros compases, demostrando que su temporada selecta parece que es una buena idea. Sus compañeros Katsuta y Evans le secundaban.

Pero el joven finlandés no tuvo muchas más alegrías ya que el viernes por la mañana no completó el bucle y dejo al japonés de Toyota al frente. Se salió de la pista, algo muy típico en un Suecia repleto de nieve. Otro que abandonó fue Tänak, que dañó su coche con un trompo acabando en la nieve.

Pero el que estuvo persiguiendo a Katsuta durante todo el viernes fue un incisivo Lappi que acabó liderando por muy poco antes de irse a la cama. El pódium lo completaba momentáneamente Fourmaux. Thierry Neuville, líder del campeonato del mundo tras

CLASIFICACIONES

RALLYE DE SUECIA

POS.	Nº	PILOTO	COPILOTO	EQUIPO	TIEMPO	DIFER.
1	4	LAPPI	FERM	HYUNDAI	2.33.04.9	
2	33	EVANS	MARTIN	TOYOTA	2.33.34.5	29.6
3	16	FOURMAUX	CORIA	FORD	2.33.52.8	47.9
4	11	NEUVILLE	WYDEAGHE	HYUNDAI	2.34.51.2	1.46.3
5	21	SOLDBERG	ADMONSDSON	ESKODA	2.38.09.1	5.04.2

Vencedor de la edición anterior: Ött Tänak.
Mejores tiempos en tramos: Rovanpera (5); Lappi (4); Neuville (3); Evans (2); Katsuta, Linnamae , Tänak y Fourmaux (1).
Vencedores de la temporada: Thierry Neuville (Montecarlo); Esapekka Lappi (Suecia).

CLASIFICACIÓN FINAL DE PILOTOS

POS.	PILOTO														TOTAL
1	Neuville	18+7+5	10+5+3												48
2	Evans	13+6+2	13+7+4												45
3	Fourmaux	8+3	15+3												29
4	Ogier	15+5+4	-												24
5	Tanak	10+4+1	0+4+2												21
6	Lappi	-	18+1												19
7	Katsuta	4+2+3	0+2+1												12
8	Rovanpera	-	0+6+5												11
9	Solberg	-	8+0												8
10	Pajari		6+0												6

CLASIFICACIÓN FINAL DE MARCAS

POS.	MARCAS														TOTAL
1	Hyundai	45	42												87
2	Toyota	46	41												87
3	M-Sport	19	28												47

ganar el Rallye de Montecarlo el mes pasado, se encontraba a 40,5 segundos de la cabeza en quinta posición, dos puestos por detrás de Elfyn Evans, tras el bucle matinal, después de haber tenido problemas de agarre al abrir la carretera y de visibilidad en la niebla matinal. Y es que la intensa nevada estaba causando dificultades a los hombres de cabeza.

El sábado ya arrancaba mal para Katsuta que se salía y se quedaba atrapado en la nieve. Lappi ya sin oposición lideraba el rallye con mucho tiempo de ventaja y se permitía el lujo de controlar al francés Fourmaux.

Lappi logró finalmente la victoria seis años, seis meses y 19 días después de que ganara en el WRC por primera vez en el Rallye de Finlandia en 2017. El piloto de 33 años rompe el récord de mayor diferencia entre victorias en el WRC, que estaba en cinco años y 359 días y que ostentaban conjuntamente Shekhar Mehta y Jean-Luc Therier.

Con esta victoria, el equipo Hyundai logra su trofeo número 29 y se coloca líder del Campeonato de Constructores, por delante de Toyota aunque igualados a puntos.

KATSUTA TUVO UNA INTENSA BATALLA CON LAPPI HASTA QUE SE SALIÓ Y SE QUEDÓ ATRAPADO EN LA NIEVE.

JORDI PARRO
Comisario Deportivo Internacional

HANNINEN: PILOTO Y COPILOTO

No existen muchos pilotos de nivel que se hayan pasado al baquet de la derecha. Por alguna razón, normalmente la mayoría de los pilotos suelen tener aversión a montarse de acompañante en cualquier vehículo, e incluso reconocen tener pánico a montarse de copiloto en algún test o en competición.

Hay algunas excepciones contadas, de pilotos que en ocasiones puntuales dejaron el volante a su copiloto. Un caso muy recordado fue el de Peter Solberg que en el Rally de Suecia de 2011 se vio obligado a dejar el volante a su copiloto Chris Patterson en la Power Stage (novedad de ese año) por haber perdido su permiso de conducir debido a un exceso de velocidad en una autopista 48 horas antes. Chris se comportó y no arriesgó en lo más mínimo, marcando el peor tiempo de la corta especial.

Hay otro caso, el de Freddy Loix, que en el Rally de Wallonie 2013 llevaba una amplia ventaja al segundo clasificado, y para hacer una "gracia" dejó que su copiloto Frederic Miclotte condujera el Focus WRC en el último tramo del rally (¡y no lo hizo nada mal!)

También hay casos de parejas de pilotos que se alternaban al volante como fueron los inicios de Salvador Servià quien se alternaba al volante con Agustinet Boix con un Seat 600 denominado "la bala". Cada uno de ellos intentaba bajar los registros del otro, con lo

> Después de abandonar el WRC al final de la temporada 2017, Juho empezó a copilotar a su amigo Jari-Matti Latvala en principio con un Toyota Celica GT4 en rallies de clásicos

> Si hay un piloto que es un caso claro de reconversión al copilotaje, éste es Juho Hanninen. El finlandés, después de ganar el IRC, el SWRC y el ERC en años consecutivos saltó a la máxima categoría del WRC sin conseguir ninguna victoria, y finalmente quedando sin asiento para continuar compitiendo

que a menudo el resultado terminaba de manera catastrófica. También alternaron volante en rallies de tierra David Guixeras y Marc Blázquez con el Seat Panda de este último.

Sin embargo, hay algunos copilotos que empezaron de piloto con bastante éxito, como es el caso de Fabrizia Pons (quien llegó incluso a ganar un rally en Italia conduciendo un Audi Quattro).

Pero si hay un piloto que es un caso claro de reconversión al copilotaje, éste es Juho Hanninen. El finlandés, después de ganar el IRC, el SWRC y el ERC en años consecutivos, siempre con el Skoda Fabia S2000, saltó a la máxima categoría del WRC primero con Hyundai, y posteriormente con Toyota, aunque sin conseguir ninguna victoria, y finalmente quedando sin asiento para continuar compitiendo.

Después de abandonar el WRC al final de la temporada 2017, Juho empezó a copilotar a su amigo Jari-Matti Latvala en principio con un Toyota Celica GT4 en rallies de clásicos, pero a veces también alguna vez con los Toyota Yaris WRC Rally 1 y Rally 2 del equipo capitaneado por el propio Latvala. Recientemente ambos han participado con el Celica del 92 en el Artic Rally, un rally totalmente sobre hielo y nieve que se celebra en Rovaniemi (Finlandia). Y no lo hicieron nada mal, mezclándose entre los primeros Rally 2 antes de penalizar por un problema mecánico.

Coincidí con Hanninen durante su época de piloto oficial de Skoda en multitud de pruebas del ERC en las que yo oficiaba de observador para la FIA. Con un carácter bastante tímido, no era un piloto muy hablador, ni tampoco era de los más fiesteros, al contrario de alguno de sus compañeros de equipo.

En 2011 tuve la suerte de poder disfrutar de su conducción desde el denominado "asiento del miedo". Fue en el Rally del Barum, en el que el organizador checo solía proponer al observador a subir a bordo de algún vehículo participante en el Shakedown. Normalmente los otros observadores declinaban la oferta, pero yo no quise dejar pasar la oportunidad de subirme al Skoda S2000 al lado del bueno de Juho, a pesar de que después tenía el tiempo justo para acudir a la primera reunión de Comisarios Deportivos, a la que se esperaba que acudiese el presidente de la FIA, Jean Todt.

Sin embargo, cuando llegamos a la salida del tramo, observamos que había una larga cola de vehículos delante nuestro. Un participante había volcado y los servicios de emergencia estaban limpiando la carretera y retirando el vehículo. Con todo ello estuvimos más de media hora esperando. Como es lógico salimos al corto tramo con las ruedas frías, y por ello no fuimos ni mucho menos al límite del Skoda S2000, con lo que la sensación fue de total seguridad a pesar de ir a toda velocidad.

Después de volver a vestirme "de civil" y cuando llegué corriendo a la base del rally, la reunión de Comisarios Deportivos había terminado algunos minutos antes. Los Comisarios me hicieron sentar en la sala y con cara muy seria me dijeron que Jean Todt había preguntado por el Observador. Ellos le habían contestado que yo estaba "jugando" con cochecitos en el Shakedown. Por ello, habían preparado una decisión en la que se me sancionaba con una multa. Fui leyendo la decisión un poco "acojonado" y cuando veo la multa todos estallamos en una carcajada: Sancionado a pagar todas las cervezas en el bar del Hotel Moskva por la noche.

Como era de esperar, fui el objetivo de todas las bromas por parte de todos los presentes en la comida posterior con Jean Todt y su mujer, la actriz Michelle Yeoh. Pero que me quiten lo "bailao". Esa noche pagué las rondas con mucho gusto.

autopista

La revista que ha marcado la pauta en la información de la automoción en España desde hace más de medio siglo. La referencia en las pruebas de coches porque fuimos los primeros en creer que unir los test a fondo, con los datos empíricos propios, era fundamental para poder valorar cada una de las novedades que lanzaba una marca de coches.

HISTORIA Y COMPETICIÓN

Hemos analizado los diferentes campeonatos de la competición y hemos respetado a sus leyendas y estrellas.

TEST

Nadie como Autopista ha sabido analizar los coches. Marcamos el camino y ahora todos siguen nuestros conceptos para probar un automóvil.

A LA VANGUARDIA

Siempre estamos al quite de las tendencias y las nuevas tecnologías. Os enseñamos a entenderlas.

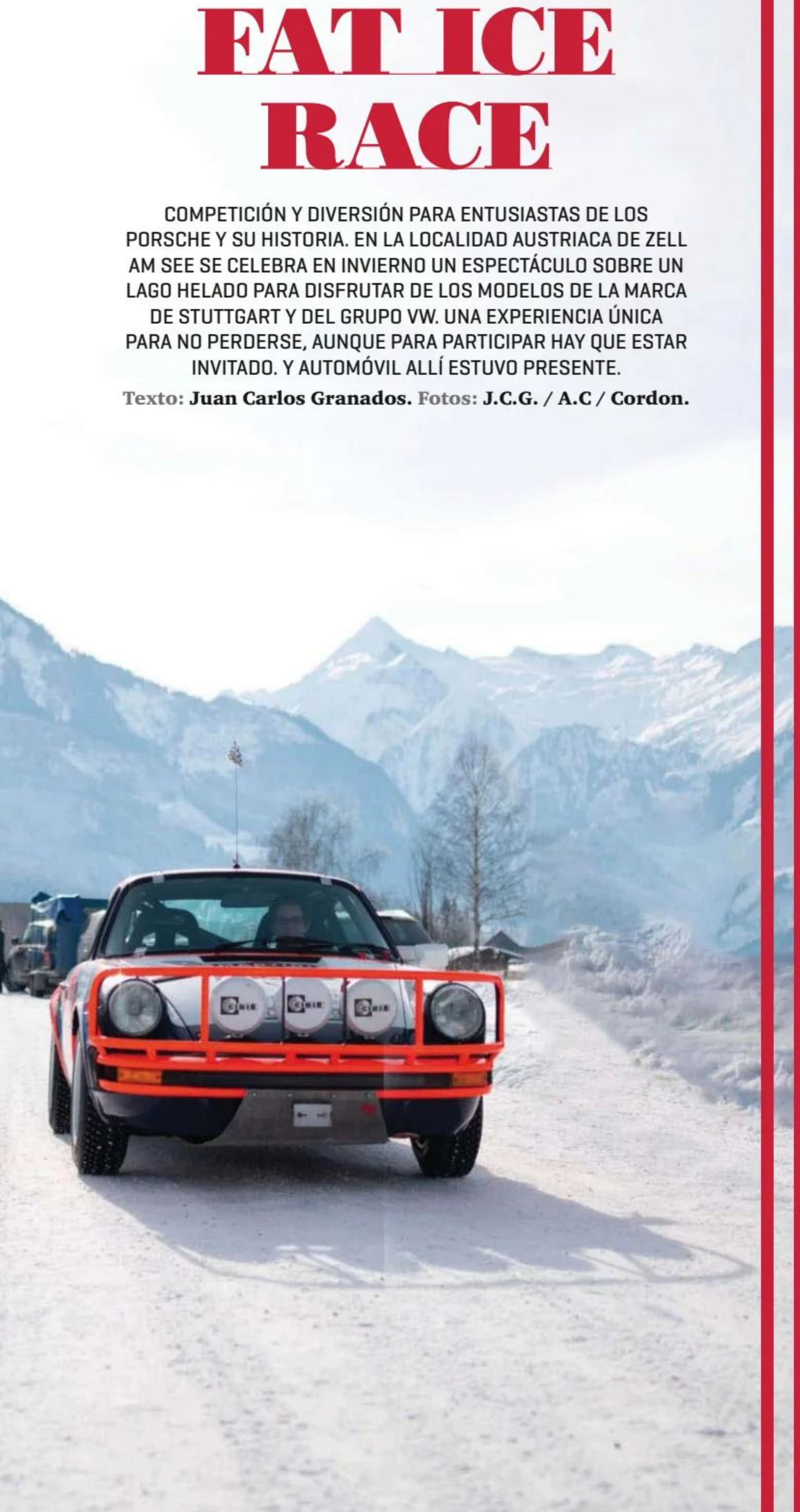
PORSCHE EN EL HIELO

ZELL AM SEE

FAT ICE RACE

COMPETICIÓN Y DIVERSIÓN PARA ENTUSIASTAS DE LOS PORSCHE Y SU HISTORIA. EN LA LOCALIDAD AUSTRIACA DE ZELL AM SEE SE CELEBRA EN INVIERNO UN ESPECTÁCULO SOBRE UN LAGO HELADO PARA DISFRUTAR DE LOS MODELOS DE LA MARCA DE STUTTGART Y DEL GRUPO VW. UNA EXPERIENCIA ÚNICA PARA NO PERDERSE, AUNQUE PARA PARTICIPAR HAY QUE ESTAR INVITADO. Y AUTOMÓVIL ALLÍ ESTUVO PRESENTE.

Texto: **Juan Carlos Granados.** Fotos: **J.C.G. / A.C / Cordon.**



EL PUEBLO AUSTRIACO DE ZEEL AM SEE ACOGE UNA CONCENTRACIÓN DE CRIATURAS DE LO MÁS EXCITANTES, SIEMPRE CON UN PAISAJE IMPRESIONANTE.

El pasado día 27 de enero tuvo lugar en la localidad austriaca Zell Am See el emocionante evento conocido como FAT ICE Race. Esta competición automovilística sobre nieve, organizada por la familia PORSCHE, consiste en una serie de tandas sobre una pista de nieve, ¡con la particularidad de que en una de sus modalidades los coches van arrastrando a un esquiador!

Además de los coches de la marca Porsche, también pudimos disfrutar de la participación de otras marcas como Audi, Lamborghini y Volkswagen. De hecho Volkswagen aprovechó el evento para celebrar el 50 aniversario del Golf!

Así que ante tal evento no pudimos resistirnos y para allá que nos fuimos! pero no como espectadores, no… sino a ¡participar! De hecho hemos sido el único equipo español allí y debido a nuestra buena relación con la organización del evento conseguimos que nos admitieran a competir! Para ello nos llevamos un flamante Porsche 911 2.7 Targa de 1976,

PORSCHE EN EL HIELO

ZELL AM SEE

ES SURREALISTA VER DETERMINADOS COCHES EN LA NIEVE O PREPARACIONES DE LO MÁS MONSTRUOSAS.

NUESTRO EQUIPO CON EL TARGA VERDE (ORSCHE 911 2.7 TARGA DE 1976) ESTUVO INVITADO POR LA FAMILIA PORSCHE E INVITADOS DE LA TALLA DE MARK WEBBER SE SUBIERON A NUESTRO APARATO.

EN 1952, EL EVENTO SE REALIZÓ EN MEMORIA DEL PROFESOR FERDINAND PORSCHE

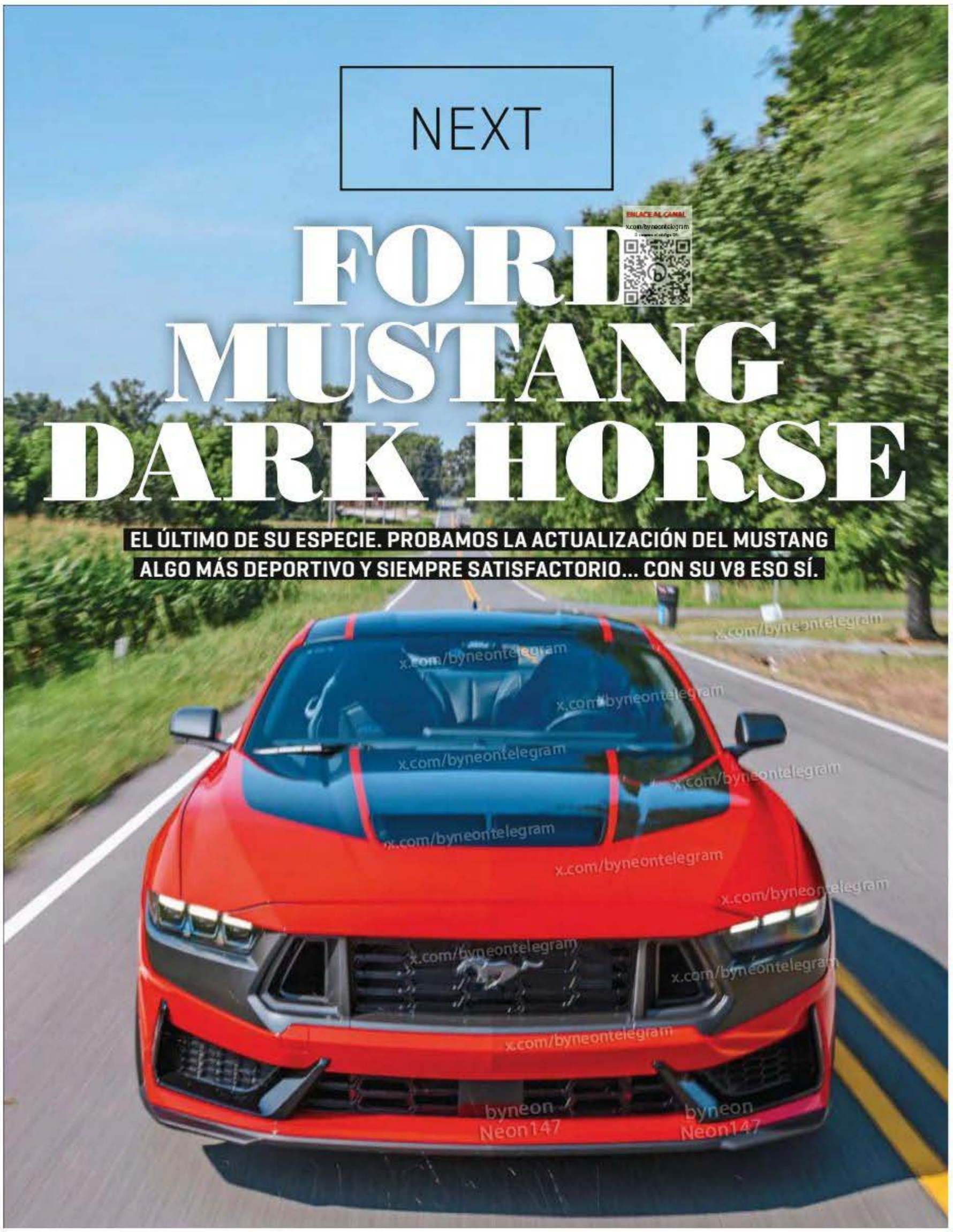
que lo puso Flat Six Barcelona y conducido por Carles Jover. También estaba en el equipo Alvaro Couso (columnista de esta revista) y yo mismo. Nuestro esquiador era Alvaro, pero la meteorología adversa de la noche anterior hizo que la dirección de carrera decidiera suspender la parte del esquí. Así que como buenos españoles nos consolamos con un buen jamón que nos llevamos para alegrarnos la fiesta. ¡Qué no se diga…! De hecho puedo asegurar que nuestro stand fue el más visitado, y sospecho que algo tuvo que ver el jamón… Ha sido una experiencia única.

Pero hagamos un poquito de historia… En esta pequeña localidad austriaca se encuentra la semilla de la marca Porsche, de aquí salieron los primeros modelos. El ICE RACE original, llamado SKIJöRING, palabra escandinava que significa “esquí arrastrado o remolcado”, se celebró en 1928 y así sucesivamente cada año. En 1952, el evento se realizó en memoria del profesor Ferdinand PORSCHE, quien falleció en 1951 y que fue enterrado en Zell Am See. La tradición de las carreras en el lago helado continuó hasta los años 70, con algunas cancelaciones debido al escaso espesor del hielo.

Antes de la edición de 1974 tiene lugar una tragedia: el conductor de un vehículo quitanieves se hunde al quebrarse el hielo y a raíz de esto se suspenden las carreras. Y así ha permanecido hasta que en 2019 Ferdinand Porsche JR vuelve a retomar esta tradición y de esta manera renace el GP ICE Race. Tras algunas ediciones exitosas, en 2021 el evento se rebautizó como Cold Start by GP debido a las restricciones por COVID-19. En el año 2022 volvió a celebrarse con normalidad y con la presencia de pilotos destacados como Max Verstappen y Ken Block.

En 2023 se canceló debido al clima, pero este año, y a pesar de algunos contratiempos como ya os hemos contado, pudimos disfrutar de la emoción y la adrenalina. La presencia de personalidades fue impresionante. Como ejemplo pudimos ver a Walter Röhrl, Mark Weber, Hans Stuck, Jeff Zwart, la familia Ruf al completo y Valtteri Bottas, entre otros, este último en un 911 (992) Dakar con Ferdi Porsche de copiloto.

Este año además se ha celebrado por primera vez en Aspen otro FAT ICE un par de semanas después y aunque no hemos podido asistir también, fue todo un éxito. ¡Ya estamos ansiosos por volver el próximo año! ¡Es una celebración, una reunión de amantes de la velocidad y la emoción, y nos sentimos honrados de poder formar parte de ella! ¡Seguro que el próximo año estaremos allí dando lo mejor de nosotros! ¡Nos vemos en el hielo!



F1

AUSTRALIA Y JAPÓN. TODOS A POR VERSTAPPEN, EL IMBATIBLE.

Motor Clásico

ESTE MES PUEDES DISFRUTAR DE

un dossier del Seat Cordoba WRC

AUTOMOVIL

Directora General Motor: María Wandosell
Director: Juan Ignacio Eguiara
Directora de Arte: Virginia Ortiz

REDACCIÓN
automovil@slib.es
Colaboradores y corresponsales: Félix Macías, Ricardo Muñoz, José Fernández Pacheco, Juan Manuel Pichardo, Juan Carlos Granados, Fernando Hoyos, Luis Ortego, Emilio Martín Sambucceti.
Diseño y maquetación: Ramón Cánovas.
Eventos Motor: Raúl Moreno (Director) eventos_motor@slib.es
Tecnología Editorial: Tomás García (Director), Alberto Vicente (Adjunto al Director).
Publicidad: Raúl Moreno rmoreno@slib.es
Producción: Manuel Torres.
Client Services: coordinacionpublicidad@slib.es
Begoña Calvo, Raquel Carrasco.
Copyrights: Motorpress Ibérica y Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.

SPORTLIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez

Sede Madrid: Tel.: 91 347 01 00.
Nestares, 20. C.P. 28045 Madrid.

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:
Email: suscripciones@slib.es **Teléfono:** 91 060 44 83
Web: suscripciones.sportlifeiberica.es
Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h.
Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Información puntos de venta:
encuentratukiosco@logista.es

AUTOMÓVIL contiene material editorial de la revistas alemanas editadas por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG

Imprime: Rotocobrhi. Ronda de Valdecarrizo 13, 28760. Tres Cantos, Madrid. **Distribuye:** Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 - Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca – 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58. **Transporte:** Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches A Torrejon De Ardoz (km 4.500), Loeches (Madrid) - Tfno.: 918 30 45 91.

Depósito legal: M-37259-1977
© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de ARI y FIPP. Difusión controlada por OJD.
PRECIO: 4 euros, IVA incluido. Canarias: 4,15 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 4 euros, gastos de transporte incluidos. **Printed in Spain**

PEFC Certificado
El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible
www.pefc.es
PEFC/14-38-00296

SUSCRÍBETE

AUTOMOVIL

Suscripción **3 números** de Automóvil

+

Libro F1 Los mejores pilotos de la historia

20 €

Un homenaje a esos pilotos que por **raza, personalidad y dotes de pilotaje,** han marcado la historia de este deporte desde el nacimiento de la **Fórmula 1 en 1950.**

91 060 44 83

suscripciones.sportlifeiberica.es

suscripciones@slib.es

Búscala también en SportLife Ibérica Store

Disponible en el App Store

ANDROID APP EN Google play

Sea audaz.
Experimente la libertad.

NUEVO PANAMERA. SIN CONCESIONES.

Sólo hay un modelo que puede expresar la deportividad con estilo propio, unir emociones de conducción con el confort de una berlina de lujo y seguir siendo un auténtico Porsche. Porque el nuevo Panamera es para aquellos que disfrutan de nuevas experiencias, de la fuerza del contraste, de lo único. Y en esta nueva generación decide expresar su alma sin concesiones, con un V8 "E-Hybrid" de hasta 680 caballos y una tecnología interior fuera de lo común. Un modelo privilegiado en personalidad.

PORSCHE

Modelos Panamera (Híbridos): Consumo eléctrico combinado - ponderado (WLTP): 27,5 - 29,9 kWh/100 km.
Consumo de combustible combinado - ponderado (WLTP): 1,2 - 1,7 l/100 km. Emisiones de CO2 combinado - ponderado (WLTP): 26 - 38 g/km.
Modelos Panamera (Gasolina): Consumo de combustible combinado (WLTP): 9,6 - 11,2 l/100 km. Emisiones de CO_2 combinado (WLTP): 219 - 253 g/km.*